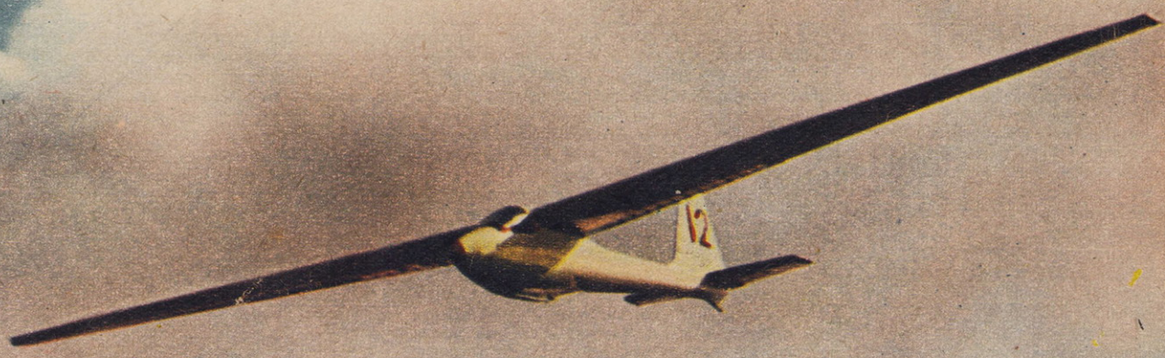
Skrzydlata POLSKA

NR 27 (365) • 2. VII. 1958 • ROK WYD. XIV • CENA 2 zł



LESZNO 1958

„Olympia-419" zawodnika brytyjskiego Anthony'ego Deane-Drummonda w locie na trasie do Jeleniej Góry. Foto: B. Koszewski

VII KONGRES OSTIV

Otwarcie VII Kongresu OSTIV. Przemawia Prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz. Przy stole prezydialnym siedzą — od lewej: B. Cijan, P. Schweizer, dr Eichenberger, de Lange, minister St. Strzelecki, M. Agesilas i Yates.

W DNIU 19 czerwca rozpoczęły się prace VII Kongresu OSTIV — międzynarodowej organizacji naukowo-technicznej szybownictwa. Rozpoczęcie właściwych prac poprzedziło uroczyste otwarcie, dokonane w Domu Kultury w Lesznie. Tu o godzinie 10.30 w obecności przedstawicieli rządu, władz lotnictwa sportowego, władz miasta Leszna, uczestników kongresu i licznie zgromadzonych gości ogłoszono otwarcie obrad.

Przemówienie powitalne wygłosili: prezes Aeroklubu PRL minister Stefan Antosiewicz, minister Komunikacji Ryszard Strzelecki i prezydent OSTIV pan L. A. de Lange.

W przemówieniach przedstawicieli naszych władz lotniczych podkreślono silnie znaczenie postępu technicznego w szybownictwie i zwrócono uwagę, że wielu współtwórców tego postępu przybyło na tegoroczny kongres do Polski. Prezes APRL stwierdził przy tym, iż „Aeroklub PRL poczytuje sobie za zaszczyt podejmować uczestników VII kongresu, sądząc, że w ten sposób wraz z całym narodem przyczynia się do osiągnięcia większego zbliżenia i przyjaznych stosunków pomiędzy narodami świata".

Prezydent OSTIV pan de Lange w przemówieniu swoim przypomniał zebranym, że VII kongres ISTUS — poprzednika dzisiejszego OSTIV-u — odbył się także w Polsce, w maju 1939 roku. Omówił następnie rolę współczesnego szybownictwa, podkreślając doniosłość spotkań międzynarodowych. Przemówienie swoje, które — tak jak i dwa poprzednie — nagrodzone było oklaskami zebranych na sali, pan de Lange zakończył podziękowaniem skierowanym w stronę Rządu Polskiego i Aeroklubu PRL za umożliwienie przeprowadzenia kongresu — ogłaszając VII kongres OSTIV za otwarty.

Po oficjalnej części programu zebrani wysłuchali referatu Francuza M. Agèsilasa (członka prezydium OSTIV), traktującego o wpływie szybownictwa na rozwój lotnictwa i nauki. Po referacie wyświetlono film amerykański, będący niejako uzupełnieniem referatu. Film ten obrazował naukowe badania ruchów falowych w Sierra Nevada w Kalifornii. Dzięki specjalnej technice zdjęć (20 zdjęć na godzinę) i przyśpieszonej projekcji można było na ekranie obserwować powstawanie i zanik *Cu. Lenticularis* o charakterystycznym soczewkowym kształcie, tworzenie się rotorów i opływ zboczy. Na zakończenie wyświetlono barwny film francuski, będący reportażem z mistrzostw świata w St. Yan w 1956 r.

KONGRES TRWA od 19 do 29 czerwca. Wszyscy delegaci (z każdego aeroklubu narodowego po jednym) i uczestnicy tej ciekawej imprezy mieszkają w zamku w Osiecznej koło Leszna. Referaty wygłaszane są natomiast w sali szkoły szybowcowej w Strzyżewicach — na terenie mistrzostw. W kongresie bierze udział ogółem 60 uczestników z 11 państw. Zgłoszono 63 referaty, wśród których 13 należy do polskich naukowców związanych z szybownictwem. Tematykę poszczególnych referatów można podzielić na następujące zasadnicze grupy, meteorologia, wyposażenie, konstrukcja, aerodynamika i mechanika lotu, chociaż nie brakowało również tematów traktujących np. o seryjnej produkcji zestawów materiałowych dla budowy amatorskiej (producent William Brigleb — USA) jak i zagadnień ekonomicznych, o których mówił mgr inż. Skarbiński — z SZD.

Większość wykładów ilustrowana jest pomocniczymi tablicami lub przezroczami. Referaty wygłaszane są zasadniczo w trzech językach: angielskim, francuskim i niemieckim. Pierwszy występ naszych naukowców i inżynierów na forum OSTIV wzbudził duże zainteresowanie gości zagranicznych. Godny uwagi na przykład, ze względu na sensacyjność tematu, był referat inż. Ryszarda Witkowskiego (Instytut Lotnictwa — Warszawa) wygłoszony dnia 21 czerwca i omawiający teoretyczne zagadnienia związane z przydatnością śmigłowców do holowania szybowców. Wykład uzupełniony był praktycznym pokazem holowania (śmigłowiec SM-1 — pilot Witkowski — szybowiec „Bocian" — pilot Makaruk).

Warto przy okazji dodać, że referat swój inż. Witkowski wygłosił w języku angielskim, oddając wiernie całą finezję wymowy i określeń tego języka.

Dzień 21 czerwca nazwany został przez uczestników kongresu dniem polskim. Tak się bowiem złożyło, że ilościowo i jakościowo przeważały referaty polskie.

Każdy dzień kongresu wypełniony jest bez reszty. Co dzień wygłaszane są liczne referaty przed i po południu. Poza tym delegaci zajmować się muszą oceną startujących w mistrzostwach szybowców klasy standart. Przy szybowcach tego typu zastosowano szereg kryteriów oceny. Sędziowie wybrani spośród delegatów kongresu punktują pewne cechy konstrukcyjne podczas przeglądu wszystkich maszyn klasy standart. Dopiero po przeglądzie, który jest jak gdyby pierwszą eliminacją, zostaną wytypowane 3—4 szybowce, które zostaną poddane już bardziej precyzyjnym oględzinom i odbędą szereg badań, z próbami w locie włącznie. Szybowiec z największą liczbą punktów dodatnich otrzyma nagrodę OSTIV-u, specjalnie w tym celu ufundowaną.

Już po pierwszych wstępnych pracach sędziów można się zorientować, że wybór będzie trudny, gdyż zgłoszono wiele godnych uwagi konstrukcji, wśród których — trzeba przyznać — nasza „Mucha-Standart" wyróżnia się starannością wykonania i rzec można — komfortem wyposażenia.

WŚRÓD UCZESTNIKÓW kongresu znajduje się szereg znanych naukowców i konstruktorów. Ze strony polskiej udział w obradach biorą między innymi prof. dr Fiszdon, mgr. inż. Nowakowski, mgr. inż. Kostia, mgr. inż. Skarbiński, mgr. inż. Bojanowski (delegat Polski na OSTIV), mgr inż. Szemplińska i szereg innych wybitnych specjalistów.

Wśród gości zagranicznych prawie w komplecie znajdują się władze OSTIV-u jak panowie: de Lange — prezydent, dr Eichenberger — wiceprezydent, Cijan — kierownik sekcji techniki, Slikkerveer — sekretarz i członkowie prezydium: Agesilas, Hirth i Yates.

Wśród delegatów zagranicznych obecni są między innymi znani producenci szybowców i konstruktorzy Brigleb i Schweizer z USA.

Kongres trwa. O przebiegu dalszych obrad i ich wynikach poinformujemy Czytelników w następnym sprawozdaniu.

PAWEŁ ELSZTEIN

Osieczna, 19—22 czerwca 1958 r.

Widok ogólny sali obrad OSTIV podczas otwarcia Kongresu. Foto: B. Koszewski (2)

MISTRZOSTWA W LESZNIE PRZEJDĄ DO HISTORII SZYBOWNICTWA

Przemówienie Przewodniczącego Międzynarodowej Komisji Szybowcowej FAI p. Adolfa Gehrigera na otwarciu VII Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie.

Na zdjęciu — p. A. Gehriger.

Panie Premierze,
Panie i Panowie!

Dzisiejszy dzień należy do najpiękniejszych chwil w moim życiu. Nie tylko z racji rzadkiej sposobności przemawiania z trybuny ministerialnej, lecz przede wszystkim z uwagi na historyczną doniosłość dzisiejszego dnia w dziejach szybownictwa.

Dokładnie 10 lat dzieli nas od przeprowadzenia pierwszych, wówczas jeszcze nieoficjalnych mistrzostw świata w Samedan, z udziałem zawodników z 7 krajów. W 2 lata później w Oerebro na starcie stanęło 11 reprezentacji. W r. 1952 w Madrycie i 1954 w Camphill ilość ta wzrosła do 19, zaś w r. 1956 w St-Yan mieliśmy ich 25. W mistrzostwach w Lesznie udział bierze 22 ekipy przy rekordowej ilości 62 zawodników i szybowców.

Dzień dzisiejszy jest świętem idei szybownictwa, idei dla której nie istnieją żadne granice państwowe.

Szybownicy, Panie i Panowie — o wynikach w naszym pięknym sporcie decyduje w pierwszym rzędzie człowiek i idea, dopiero później szybowiec i sprzęt pomocniczy. Dotyczy to zarówno skromnych maszyn klasy standart jak i wspaniałych super-szybowców klasy otwartej. Także meteorologia i w pewnej mierze czynnik szczęścia przyczyniają się do sukcesów. Czynnikiem rozstrzygającym pozostaje pilot, jego sztuka pilotażu i taktyka, fantazja, wyrwałość i odwaga. Słowem — w sporcie naszym decyduje intelekt, a nie brutalna przemoc fizyczna. Te właśnie czynniki od wieków kształtują historię cywilizacji ludzkiej i historię kraju naszych dzisiejszych gospodarzy. Jesteśmy szczęśliwi, że dziesięciolecie naszych mistrzostw obchodzić możemy w kraju narodu, znanego z wyjątkowej ofiarności, godnej podziwu dzielności i niezłomnej wiary w przyszłość.

Pragnę wyrazić przekonanie, że także niniejsze mistrzostwa w Lesznie przejdą do historii szybownictwa jako milowy kamień postępu i rozwoju technicznego, a przede wszystkim jako święto przyjaźni szybowników wszystkich krajów.

Nie tylko organizacja mistrzostw, lecz także ziemia i niebo tutejsze stwarza warunki lepsze niż gdziekolwiek — cały piękny kraj jest jednym wielkim lądowiskiem, nad którym rozpościera się niebo z najpiękniejszymi w świecie chmurami. Słowem: tutejsze warunki są tak wspaniałe, że chciałbym zaproponować stworzenie w Polsce „międzynarodowego rezerwatu szybownictwa", w którym nasz sport mógłby się rozwijać w swej najczystszej postaci jak na szczęśliwej wyspie największych idealistów i romantyków współczesnego świata — szybowników.

Panie Premierze,
drodzy polscy przyjaciele,

dziękuję Wam w imieniu FAI i wszystkich ekip za wielkoduszną gościnność, dzięki której spędzimy tutaj kilka najpiękniejszych dni naszego życia. Wszystkim zawodnikom z całego serca życzę szczęścia, powodzenia i wspaniałych przygód.

Niech żyje szybownictwo!

Niech żyje polskie niebo i polski kraj, wraz z polskimi kobietami, zdolnymi stworzyć raj na ziemi polskim pilotom.

Niech żyje Polska!

Podsłuchane NA LOTNISKU Podpatrzone

Gdy Tadeusz Śliwak, po zademonstrowaniu pięknej wiązanki akrobacji na „Jastrzębiu" (w czasie pokazów niedzielnych) wylądował w pobliżu trybuny honorowej, członkowie ekipy francuskiej z Rene Fonteilles i Camille Labar ruszyli biegiem w jego kierunku, bijąc brawo i wyrażając w serdeczny sposób swe uznanie dla wysokiego kunsztu pilota. Wzięli się też od razu ochoczo do pomocy w przeciągnięciu szybowca na miejsce postoju.

*

— Jestem na poły Amerykaninem i na poły Polakiem, mam serce częściowo polskie i częściowo amerykańskie — odpowiedział członek ekipy USA John Nowak na zapytanie jednej z pań, czy cieszy się z tego, że polscy piloci dobrze się trzymają na przelocie Leszno — Jelenia Góra — Leszno. — A z której strony masz amerykańską część serca i z której strony polską? — zapytał stojący obok szef ekipy Rodezji, Polak p. Tadeusz Proll. John Nowak roześmiał się i odpowiedział, że jeszcze tego nie stwierdził, ale postara się.

*

Na mecie przelotu docelowo-powrotnego w dniu 16 czerwca, niedaleko od taśmy, ulokował się jeden z członków ekipy zachodnioniemieckiej, który przyniósł ze sobą małą skrzyneczkę radiowego aparatu nadawczo-odbiorczego. Przez cały czas swego pobytu na mecie słuchał meldunków nadawanych przez pilota Haase z szybowca HKS-3 o sytuacji własnej i konkurentów w najbliższym rejonie mety oraz udzielał mu informacji o zawodnikach przybyłych już na lotnisko. W pewnym momencie słychać było jak pilot Haase doniósł punktowi naziemnemu, że w pobliżu mety, około 10 km od niej, są już polskie „Jaskółki", idące na zwiększonej prędkości w kierunku lotniska strzyżewickiego.

*

Ogromne zainteresowanie wzbudził wśród zawodników zagranicznych w dniu oficjalnego otwarcia mistrzostw pokaz holowania szybowca przez śmigłowiec. Już sam fakt pomyślnego wyjścia „Jaskółki" w powietrze stał się dla nich dużego kalibru sensacją. Gdy jeszcze ujrzeli, że szybowiec zawisnął dziobem do góry na lince holowniczej, a potem wyczepił się w tej pozycji — okrzykom podziwu dla całego przedsięwzięcia, a szczególnie dla pilota Jerzego Adamka, nie było końca. — Numer pierwszorzędny — orzekł jeden ze Szwedów. — Jeszcze żeśmy nigdzie tego nie widzieli.

*

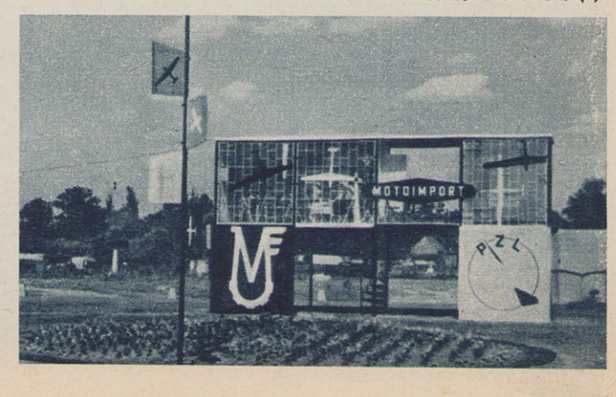
Tuż obok baraku, w którym mieści się sala odpraw, biuro prasowe, kantor wymiany i kawiarnia, znalazło miejsce stoisko „Motoimportu", którego duszą stał się niestrudzony p. Leonard Gliński. Stoisko to, a raczej spory pawilonik, składa się z dwóch komfortowo urządzonych pokoików (są tam modele szybowców, oryginalne przyrządy pokładowe, prospekty itp.) i małego hollu, a wszystko to — znajduje się ponad 2 metry nad ziemią, na 10-ciu metalowych prętach-podstawach. Wchodzi się — po kokieteryjnych krętych schodach. Należy wyrazić uznanie dla gustu z jakim urządzono pawilon. W takim reprezentacyjnym pomieszczeniu niewątpliwie dobrze jest przeprowadzać korzystne rozmowy handlowe z zagranicznymi reflektantami na nasz polski sprzęt.

*

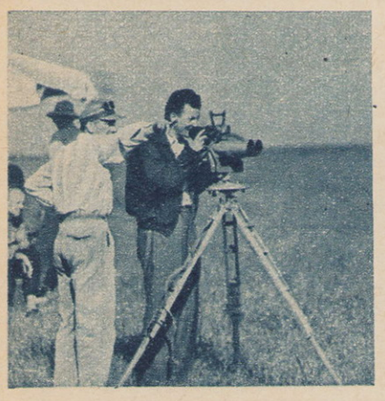
Przyjemną niespodzianką w niedzielę 15.VI. były loty pokazowe naszego najmłodszego beniaminka, zgrabnego samolociku PZL-102 „Kos". Samolot ten, jak można było spostrzec, wywołał zainteresowanie wśród gości zagranicznych, przebywających w Lesznie.

(zar-6)

Pawilon „Motoimportu" na terenie Mistrzostw.
Foto: P. Koszewski (2)



WALKA ZACZĘTA



Prezes Aeroklubu PRL wiceminister Stefan Antosiewicz obserwuje krążące szybowce po starcie do pierwszej konkurencji.

ATMOSFERA podniecenia, wywołana sobotnimi wynikami treningowego przelotu po trasie trójkąta 300 km (trzeci z kolei w ciągu trzech dni rekord Jugosławii Komaca plus wiele innych rekordów krajowych) uczyniła się w poniedziałe rano (16.VI) jeszcze bardziej napięta, gdy kierownik sportowy mistrzostw podniósł rękę na znak, że chce zapowiedzieć rodzaj pierwszej konkurencji mistrzostw.

Ciszę przerwały słowa: przelot docelowo-powrotny Leszno — Jelenia Góra — Leszno, długości 230 km.

Konkurencja niełatwa. Pilotów pochłonęły na parę chwil mapy. Padły też zaraz pytania o poziom punktu zwrotnego w Jeleniej Górze w stosunku do poziomu lotniska w Lesznie. Kierownictwo sportowe udzieliło wszelkich informacji na ten i inne jeszcze tematy.

Warunki meteorologiczne tego dnia nie zapowiadały się na trasie przelotu jako zbyt łatwe: silne wiatry boczne, w ciągu dnia zanik chmur — szczególnie nad terenem płaskim. Ławice chmur wysokich. Widzialność — od 15 do 25 km. Termika bezchmurna. Jak można z tego wywnioskować, warunki do rozsiewu zawodników na trasie stały się rzeczą z góry do przewidzenia. Potwierdziło się to zresztą później w całej pełni. Specyficzną, dodatkową trudnością dla pilotów latających stale nad terenami płaskimi (jak np. Holendrzy, Finowie, Belgowie, Duńczycy), stała się również obecność gór na trasie przelotu.

O godz. 11.30 szybowce zaczęły startować do wyścigu z czasem. Na lotnisku zawrzało jak w ulu, „Junaki" z maksymalną sprawnością wyrzucały w powietrze zawodników według kolejności wylosowanych numerów startowych. Przed oczami patrzącego od strony hangaru roztaczał się jedyny w swoim rodzaju widok: dziesiątki szybowców, w zespołach z maszynami holującymi, lecących jeden za drugim w kierunku Leszna, potem skręcających w lewo, nabierających wysokości i na 700 metrów wyczepiających się do lotu wolnego.

Od startu pierwszego zespołu do ostatniego nie ubiegło więcej jak 40 minut.

Zawodnicy po przecięciu taśmy startu, natychmiast kierowali się na południowy — zachód. Kurs — Jelenia Góra.

Nie wszystkim od razu udało się uzyskać odpowiednie warunki do rozpoczęcia trudnego przelotu. I tak w niewiele minut po wystartowaniu

Członkowie ekip zagranicznych z zainteresowaniem patrzą na mapę, na której aktualnie nanoszone są pozycje zawodników lądujących przygodnie.
Foto: B. Koszewski (3)

WYNIKI I KONKURENCJI

rozegranej dnia 16.VI.1958 r.

Przelot docelowo-powrotny 230 km na trasie Leszno — Jelenia Góra — Leszno

KLASA OTWARTA: 1. E. Haase (55,4 km/h, 1000 pkt.), 2. J. Weiss (53,8 km/h, 973 pkt.), 3. R. Mestan (52,4 km/h, 949 pkt.), 4. D. Barbera (52,0 km/h, 942 pkt.), 5. **M. Gorzelak** (51,3 km/h, 930 pkt.), 6. **E. Makula** (51,2 km/h, 929 pkt.), 7. L. Maxey (51,1 km/h, 927 pkt.), 8. J. Laur (49,5 km/h, 900 pkt.), 9-10. A. Deane-Drummond i N. Goodhart (46,9 km/h, 856 pkt.), 11. J. Kumpost (46,8 km km/h, 854 pkt.), 12. H. Mollander (46,3 km/h, 846 pkt.), 13. P. Bikle (43,1 km/h, 791 pkt.), 14. A. Saradic (39,7 km/h, 734 pkt.), 15. L. Haza (36,8 km/h, 684 pkt.), 16. H. Burditt (35,7 km/h, 666 pkt.), 17. J. Führinger (212 km, 523 pkt.), 18. B. Komac (158 km, 390 pkt.), 19. G. Oates (151 km, 373 pkt.), 20-21. A. Araoz i V. Marecek (148 km, 365 pkt.), 22. R. Kuntz (147 km, 363 pkt.), 23. M. Wierietiennikow (142 km, 351 pkt.), 24. R. Fontelles (117 km, 289 pkt.), 25-26. H. Resch i S. Smith (115 km, 284 pkt.), 27. W. Jefimienko (101 km, 249 pkt.), 28. C. Yeates (90 km, 222 pkt.), 29-30-31. E. Kisely, G. Fennes i R. Hossinger (88 km, 217 pkt.), 32. L. Legenyei (86 km, 212 pkt.), 33. W. Wakeman (80 km, 198 pkt.), 34. M. Zwieriew (79 km, 196 pkt.), 35. E. Domisse (77 km, 190 pkt.), 36. I. Oda (28 km, 69 pkt.), 37. A. Thomsen (16 km, 40 pkt.).

KLASA STANDART: 1. **A. Witek** (49,1 km/h, 1000 pkt.), 2. **J. Wojnar** (47,3 km/h ,981 pkt.), 3. P. Persson (47,1 km/h, 979 pkt.), 4. H. Huth (46,4 km/h, 972 pkt.), 5. H. Tandefelt (34,1 km/h, 845 pkt.), 6. W. Toutenhoofd (161 km, 554 pkt.), 7. I. Silesmo (158 km, 544 pkt.), 8. Z. Rain (145 km, 499 pkt.), 9. M. Petersen (143 km, 492 pkt.), 10. V. Steponovic (142 km, 489 pkt.), 11. J. Horma (141 km, 485 pkt.), 12. P. Lafosse (130 km, 447 pkt.), 13. T. Goodhart (122 km, 420 pkt.), 14. A. Xhaet (117 km, 403 pkt.), 15-19. F. Compton, N. Sejstrup, J. Kaay, J. Sadoux i W. Gonczarenko (115 km, 396 pkt.), 20. N. Opitz (103 km, 355 pkt.), 21. D. Brown (91 km, 313 pkt.), 22. J. Friis (88 km, 303 pkt.), 23. P. Wilis (86 km, 296 pkt.), 24. C. Labar (75 km, 258 pkt.).

UWAGA: W nawiasach podano prędkość przelotową lub ilość kilometrów oraz uzyskane punkty.

siedli na lotnisku Belg Xhaet, jego rodak Lafosse i Anglik Nicholas Goodhart. Ten ostatni ryzykownie nisko podszedł do lądowania o parę metrów nad wyciągniętą linią aut transportowych, wykonał ostry zakręt nad samą ziemią i pomyślnie wylądował.

Wyczekawszy odpowiedniego momentu zawodnicy ci w krótkich odstępach czasu pownie wystartowali.

O 12.30 można już było widzieć pierwsze wozy transportowe, raźno zdążające szosą w kierunku lotu swych szybowców. Część z nich później wracała bez szybowców, z satysfakcją, bowiem przez radio załogi ich zostały w drodze powiadomione, że piloci pomyślnie wykonali konkurencję.

Godzina 15.30. Jest już 9 meldunków o lądowaniach na trasie. Większość pechowców — lądowała w rejonie Złotoryi, Jeleniej Góry i Lwówka Śląskiego.

15.45. Operacyjny podaje przez megafony zainstalowane na lotnisku, że punkt kontrolny na lotnisku w Jeleniej Górze minęło już 36 szybowców. Polacy zameldowali się wszyscy, pierwszy Wojnar, potem Gorzelak, za nim Witek i Makula.

Napięcie rośnie. Godzina 15.48. Na taśmę mety z gwizdem wpada „Demant", za nim w ciągu 8 minut „Zugvogel" Amerykanina Lyle Maxey, a po nim Breguet-901 S Francuza Barbery.

Z niecierpliwością czekaliśmy na Polaków. O 16.57 pierwszy zawodnik polski — Adam Witek na „Musze Standart" przeciął taśmę mety. W minutę po nim zameldował się Makula, w cztery minuty po Makuli — Gorzelak (przeleciał nisko nad taśmą i z miejsca poszedł do lądowania). Jeszcze osiem minut wyczekiwania — i „Standart" Wojnara już jest nad taśmą. Są wszyscy nasi, to najważniejsze.

Może to trochę tendencyjnie, ale ... poszedłem już z taśmy mety. Nasi chłopcy przylecieli, napięcie mija. Można się już tak nie denerwować.

Jugosławianie są trochę przygnębieni: wrócił tylko jeden, Saradic. Megafony podały, że Komac, Stepanovic i Rain musieli lądować na trasie.

Do godziny 18.30 siadło w terenie 35-ciu pilotów, w tej liczbie również takie asy jak Wills, Labar, Fonteilles i Goodhart. Lądowali też przygodnie wszyscy zawodnicy radzieccy oraz „etatowi" już pechowcy Oda, Wakeman i Kaay. Argentyńczyk Sadoux siadł aż w rejonie Żar, daleko od trasy przelotu.

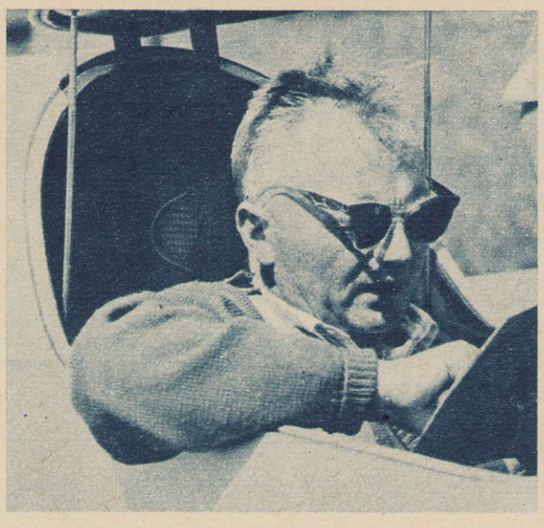
Jeden rzut oka na mapę przed barakiem wystarczył, żeby się zorientować, iż istny pogrom w szeregach uczestników tej konkurencji sprawiła... Złotoryja i jej najbliższe okolice. W pobliskim PGR wylądowała niebywała ilość pilotów. Skupienie szpilek z numerami zawodników, wpiętych w mapę tam gdzie widnieje napis Złotoryja — sprawiło wrażenie czegoś wprost niesamowitego.

Przed wieczorem było już wiadomo, że na ogólną liczbę 61 zawodników, którzy wylecieli na trasę, wróciło do Leszna 21 (16-tu w klasie otwartej i 5 w klasie standart). Czterdziestu — padło ofiarą braku szczęścia w tej konkurencji, przeżywając gorycz porażki na zielonych polach między Lesznem i Jelenią Górą.

Oficjalny komunikat Komisji Sędziowskiej wpłynął dodatnio na samopoczucie setek ludzi drżących o pozycję polskich pilotów: piąte i szóste miejsca Gorzelaka i Makuli w klasie otwartej oraz pierwsze i drugie Witka i Wojnara w standart, to są bardzo dobre osiągnięcia. Oby tak dalej.

JERZY ZARĘBSKI

Rozmawiamy ze zwycięzcami I II KONKURENCJI VII SMŚ



PO III KONKURENCJI HAASE I WITEK UTRZYMALI „ŻÓŁTE KOSZULKI"

ERNST GÜNTER HAASE

REPREZENTANT NRF, startuje w mistrzostwach świata po raz czwarty. Lata on na szybowcu HKS-3, która to nazwa pochodzi od inicjałów jego konstruktorów: Haase, Kensche i Schmitz. Nic więc dziwnego, że na maszynie tej czuje się pewnie, bo jako jeden z twórców zna ją jak przysłowiową własną kieszeń, nie mówiąc już o jej walorach — m. in. lekkości i dużej doskonałości. Dlatego rozmowę ze zwycięzcą pierwszej i drugiej konkurencji mistrzostw w klasie otwartej zaczynamy od pytania, czy dużo konstrukcji ma już na swoim sumieniu.

— Jestem wprawdzie z wykształcenia inżynierem lotniczym — odpowiada p. Haase — ale pracuję w zupełnie innej dziedzinie. Kieruję mianowicie stroną techniczną fabryki igieł maszynowych, a konstruowaniem szybowców zajmuję się, wraz ze wspomnianym już zespołem, tylko w wolnych chwilach, gdy oczywiście zrodzi się jakaś ciekawa koncepcja.

— Czemu zawdzięcza Pan swoje zwycięstwo w dwóch pierwszych konkurencjach mistrzostw?

— Przede wszystkim temu, że mój HKS jest lżejszy i ma większą doskonałość od innych, a tylko takie szybowce miały szanse przy istniejących w dniu rozgrywania przelotu docelowo-powrotnego Leszno — Jelenia Góra — Leszno warunkach meteo.

— Ale chyba nie tylko?

— Nie bez znaczenia jest także doświadczenie pilota. Jednakże w tym dniu siadali przygodnie nawet wysokiej klasy piloci — pochłaniał ich kocioł w okolicach Legnica — Złotoryja. Tu doświadczenie musiało iść w parze z osiągami szybowca. Zorientowawszy się, zresztą już w drodze do Jeleniej Góry, że odcinek trasy jest bardzo ciężki, zrezygnowałem z osiągnięcia dobrej prędkości na korzyść ukończenia konkurencji. Toteż na przestrzeni tego atermicznego kotła zachowywałem maksimum ostrożności i kryzys jakoś przetrwałem. Dalej, a szczególnie w okolicy Leszna, warunkki były znacznie lepsze, o czym świadczy fakt, że po zameldowaniu się na mecie około godziny pozostawałem jeszcze w powietrzu. Krótko mówiąc — doświadczenie pomogło mi w ukończeniu przelotu, a uzyskana prędkość decydująca o zwycięstwie — to już zasługa mego szybowca.

— A jak przebiegał lot w drugiej konkurencji, w której Pan również zwyciężył?

— Warunki jak na przelot po trójkącie 100 km były doskonałe, tak, że trasę Leszno — Gostynin — Rawicz — Leszno przeleciałem bez żadnych trudności w 1 godzinę 17 minut.

— Na zakończenie proszę powiedzieć, jak się Pan czuje w Polsce?

Doskonale. A największy wpływ na dobre samopoczucie ma fakt, że w ciągu ośmiu dni utrzymuje się bardzo ładna pogoda. To nie zdarzyło mi się w żadnym innym kraju. Przepraszam, że na pierwszy plan stawiam pogodę, ale jestem szybownikiem i ona jest dla nas sprawą najistotniejszą. Poza tym wiele przyjemności sprawiła całej naszej ekipie życzliwość, z jaką się tu spotykamy.

ADAM WITEK

BARWY Polski na mistrzostwach świata reprezentuje po raz pierwszy. Debiut swój rozpoczął pięknym sukcesem — zwycięstwem w pierwszych dwóch konkurencjach mistrzostw w klasie standart. Trzecia, przelot docelowy do Warszawy, trochę się nie powiodła (podobnie zresztą jak wszystkim zawodnikom), ale mimo to prowadzi on dalej w swej klasie. Na krótką rozmowę złapaliśmy go dopiero w czasie wolnego dnia, po powrocie z nieudanej konkurencji. Mimo zmęczenia całonocną podróżą samochodem, był jak zwykle pogodny i uśmiechnięty.

— Co Pan sądzi o wczorajszej konkurencji?

— Gdybym był złośliwy, to powiedziałbym, że kierownictwo sportowe wymyśliło tę konkurencję specjalnie dla przetasowania dotychczasowej czołówki. Wierzę jednak w jej jak najlepsze intencje i obiektywizm. Moim zdaniem, jak również pozostałych pilotów, wczorajsze warunki były idealne do... siedzenia w namiocie. Cały przelot — to była jedna wielka „żebranina", kosztująca wiele wysiłku tak fizycznego jak i psychicznego, bez większego zresztą efektu, bo cel był nieosiągalny.

— To z pierwszych dwóch konkurencji jest pan bardziej zadowolony?

— Ale nie tylko dlatego, że udało mi się w nich zwyciężyć. To były zupełnie inne warunki, chociaż nie pozbawione momentów trudnych. Na przykład w przelocie docelowo-powrotnym pierwszy odcinek trasy około 35 km, był bardzo przyjemny. Jednak tuż za Odrą zaczęła się termika bezchmurna, no a w okolicach Złotoryji trzeba było wykazać — i to zarówno w drodze do Jeleniej Góry jak i z powrotem — maksimum ostrożności i wytrwałości. Podobnie zresztą i w drugiej konkurencji, jakkolwiek warunki były znacznie korzystniejsze, nie obyło się bez momentów krytycznych, na szczęście tylko na pierwszym boku trójkąta — do Rawicza. Na ten odcinek straciłem około 40 minut, natrafiając kilkakrotnie na 4 — m/sek opadanie. W rezultacie z wykręconych z trudem 1 500 m w pewnym momencie miałem już tylko 600 m wysokości. Następne dwa boki przeskoczyłem ślizgiem.

— Czy zadowolony jest pan ze swej „Muchy"?

— Jest to szybowiec dysponujący w klasie standart najmniejszą doskonałością. Nie ma więc powodów do radości. Takie szybowce jak „Skylark", „Zugvogel", PIK-3 czy „Ilidenka" biją moją „Muchę", zwłaszcza na przeskokach, na głowę. Niestety mamy pecha, że braki naszych szybowców musimy nadrabiać odpowiednią techniką i taktyką przelotową. Inni natomiast dysponują świetnym sprzętem, ale nie wszyscy z nich radzą sobie z wykorzystaniem jego możliwości.

— Kogo uważa pan za najgroźniejszego swego przeciwnika?

— Persson, Huth, Toutenhoofd, Tandefelt i Rain — to najpoważniejsi rywale. I chociaż kondycyjnie czuję się doskonale, utrzymanie w tej stawce mojej dotychczasowej pozycji będzie trudne.

— Trzymam kciuki.

JADWIGA SARNOCIŃSKA

23 REKORDY W CIĄGU 3 DNI

TRENING przed Mistrzostwami przyniósł rewelacyjne, na światową miarę wyniki, w postaci niezwykłej ilości rekordów krajowych.

Pierwsze dwa rekordy krajowe w czasie lotów treningowych padły w dniu 12 czerwca. Ustanowili je na trasie trójkąta 100 km Leszno — Rawicz — Gostyń — Leszno: Komac (Jugosławia) wynikiem 1 godz 13 min 37 sek, oraz Toutenhofd (Holandia) wynikiem 1 godz 55 min 34 sek.

Dnia następnego (13.6.58), w czasie rozgrywania drugiej z kolei konkurencji treningowej — przelotu prędkościowego na trasie trójkąta 208 km (Leszno — Środa — Krotoszyn — Leszno), ustanowiono w sumie 12 rekordów, w tym 11 krajowych i jeden Ukrainy. Autorami ich są: Haase — NRF (2 godz 95 min 50 sek), B. Komac — Jugosławia (2.36,05), J. Kumpost — CSR (2.43,55), A. Deane-Drummond — W. Brytania (2.50,50), J. Silesmo — Szwecja (3.10,25), G. Oates — Kanada (3.10,40), H. Tandefelt — Finlandia (3.35,20), W. Toutenhoofd — Holandia (3.54,35), H. Burditt — Rodezja (4.00,20), A. Xhaet — Belgia (4.36,05), Rekord Ukrainy ustanowił W. Jefimienko (3.50,25).

Dnia 14 czerwca rozegrano w ramach treningu trzecią konkurencję — przelot prędkościowy po trasie trójkąta 308 km Leszno — Kalisz — Wrocław — Leszno, w którym uzyskano 8 rekordów krajowych, w tym wynik B. Komaca jest lepszy od oficjalnego rekordu świata.

Rekordy swoich krajów uzyskali: B. Komac — Jugosławia (3.54,00), E. Makula — Polska (4.23,00), L. Haza — CSR (4.33;35), E. Haase — NRF (4.39,20), J. Weiss — Francja (4.45,05), J. Silesmo — Szwecja (4.53,15), L. Legenyei — Węgry (4.53,40), M. Wierietiennikow — ZSRR (5.43,45) oraz nieoficjalny rekord krajowy — H. Tandefelt — Finlandia (5.43,45).

FIN HORMA rewelacją dnia

PO trzech dniach przymusowego odpoczynku (ze względu na niekorzystne warunki meteo), w dniu 22 czerwca piloci przystąpili do rozegrania czwartej z kolei konkurencji — prędkościowego przelotu docelowego na trasie Leszno — Ostrów Wlkp, długości 92 km.

Z rana sytuacja meteorologiczna była nienajlepsza, ale wzrastające ciśnienie zapowiadało poprawę warunków. Komunikat na trasę przewidywał zachmurzenie duże chmurami cumulus i cumulonimbus, początkowo o podstawie 600 m, podwyższającej się do 800—1 000 m. Widzialność 10—20 km. Średnie wznoszenia 1 m/sek, maksymalne 2—2,5 m/sek, zaś w chmurach cumulonimbus 5—7 m/sek.

O godzinie 11.00 pierwsze szybowce poszły w powietrze. O tej samej porze otwarto taśmę startu lotnego, lecz licząc na poprawę warunków piloci nie śpieszyli się z odejściem na trasę. Niektórzy nawet, jak np. Persson i Lafosse, zrezygnowali ze swojej kolejki startu, przechodząc na jej koniec.

Jeszcze kilka szybowców było na ziemi, kiedy pechowcy zaczynali już siadać. Kolejkę powtórnych startów zapoczątkował Zwieriew, za nim Mestan, potem Hossinger i kilkunastu innych, a rekord wśród nich pobił Wakeman: po trzecim starcie nie zdołał on odejść na trasę, ladując na lotnisku i w efekcie „zarobił" w tej konkurencji zero punktów.

Jako jeden z pierwszych zameldował się na starcie lotnym Weiss. Nasi reprezentanci ruszyli na trasę nieco później. Tuż za nimi polecieli Deane-Drummond, Haza i Kumpost. Jednymi z ostatnich, którzy zdecydowali się na rozpoczęcie przelotu, byli Haase, Laur, N. Goodhart, Komac i Saradic.

Start lotny, podobnie jak i ziemny, otwarty do godziny 16.00. Było to niezwykle dogodne zwiaszcza dla tych, którzy mieli trudności w zaczepieniu się nad lotniskiem lub „padali" w polu. Stwarzało to bowiem szanse na powtórzenie startu.

Około godziny 12.30 Weiss zawiadomił swoją ekipę, że widzi Ostrów, a już o godzinie 12.40, po 1 godz 07 min 55 sek od chwili odejścia na trasę — jako pierwszy zawodnik zameldował się na mecie. W chwilę później w Ostrowie lądowali Barbera, Horma, Makula i Gorzelak.

Pierwsze wiadomości z trasy o tych, którzy nie zdołali osiągnąć celu, zaczęły nadchodzić o godzinie 13.20. Piętnastoosobową listę zawodników, otrzymujących w tej konkurencji punkty tylko za przeleciane kilometry, otworzył Dommisse. Dalej Jefimienko, Sadoux, Wierietiennikow. Prawdziwą niespodzianką dnia było przygodne lądowanie bądź co bądź faworytów mistrzostw, dysponujących świetnym sprzętem („Meteor" i „Spartak") Saradica i Kumposta.

Wspomniałam tu o piętnastu zawodnikach, którzy nie ukończyli konkurencji. Jednakże lądujących przygodnie było znacznie więcej. Niektórzy z nich, dzięki operatywności swojej obsługi technicznej, zdążyli powrócić na lotnisko i wystartować ponownie. I tak np. dwóch pilotów austriackich — Resch i Fennes — w 1 godz 20 minut od chwili przygodnego lądowania wystartowali po raz drugi ze strzyżewickiego lotniska. Podobnie zresztą szybko ściągnięty został z terenu pilot Oda, któremu po powtórzeniu startu udało się po raz pierwszy na tych mistrzostwach ukończyć konkurencję.

Powtórnego przelecenia trasy próbowali także ci, którzy ukończyli konkurencję. Pilot Weiss szybko ściągnięty z mety przeleciał trasę Leszno — Ostrów po raz drugi, poprawiając nieznacznie poprzednio uzyskany czas. Podobnie i Makula usiłował poprawić swój czas i w dwanaście minut po przybyciu na lotnisko wystartował ponownie, meldując się na taśmie 15 sekund przed zamknięciem startu. Próba ta nie powiodła się. Makula lądował około 12 km od Leszna.

Czwarta konkurencja poprawiła nieco sytuację Polaków w klasie otwartej. Nasza klasa standart, mimo niezłego czasu Wojnara, w ogólnej klasyfikacji po czterech konkurencjach spadła nieco w dół. Wyjątkowo pechowo leciał dotychczasowy leader w tej klasie Witek, uzyskując czas ponad 2 godziny, przez co stracił swoją „żółtą koszulkę".

Rewelacją dnia okazał się natomiast pilot fiński Horma (klasa standart), który uzyskał czas o 30 sekund lepszy (1 godz 03 min 05 sek) od dotychczasowego leadera klasy otwartej i zwycięzcy czwartej konkurencji — pilota Haase.

JADWIGA SARNOCIŃSKA

WYNIKI IV KONKURENCJI

rozegranej dnia 22.VI.1958 r.

PRĘDKOŚCIOWY PRZELOT DOCELOWY LESZNO—OSTRÓW WLKP.

KLASA OTWARTA: 1. E. Haase (86,8 km/h, 1000 pkt.), 2. B. Komac (86,1 km/h, 993 pkt.), **E. Makula** (81,8 km/h, 951 pkt.), 4. J. Weiss (81,3 km/h, 946 pkt.), 5. L. Maxey (80,5 km/h, 937 pkt.), 6. R. Kuntz (70,8 km/h, 842 pkt.), 7—8. N. Goodhart i D. Barbera (70,2 km/h, 836 pkt.), 9. A. Thomsen (69,3 km/h, 827 pkt.), **10. M. Gorzelak** (68,4 km/h, 818 pkt.), 11. J. Laur (67,3 km/h, 807 pkt.), 12. C. Yeates (63,6 km/h, 771 pkt.), 13. R. Fonteilles (62,1 km/h, 756 pkt.), 14. H. Resch (61,4 km/h, 749 pkt.), 15. E. Kisely (58,3 km/h, 719 pkt.), 16. H. Burditt (58,0 km/h, 716 pkt.), 17. H. Molander (56,9 km/h, 705 pkt.), 18—19. R. Hossinger i R. Mestan (54,1 km/h, 677 pkt.), 20. L. Haza (52,7 km/h, 663 pkt.), 21. J. Führinger (45,2 km/h, 589 pkt.), 22. L. Legenyei (42,8 km/h, 566 pkt.), 23. P. Bikle (42,7 km/h, 565 pkt.), 24. I. Oda (39,1 km/h, 529 pkt.), 25. G. Fennes (34,9 km/h, 488.), 26. A. Araoz (24,9 km/h, 389 pkt), 27. M. Zwieriew (89 km, 288 pkt.), 28. M. Wierietiennikow (87 km, 281 pkt.), 29. A. Deane-Drumond (86 km, 278 pkt.), 30. V. Marecek (80 km, 258 pkt.), 31. J. Kumpost (70 km, 226 pkt.), 32 G. Oates (65 km, 210 pkt.), 33. E. Dommisse (63 km, 204 pkt.), 34—35. S. Smith i A. Saradic (47 km, 152 pkt.), 36. W. Jefimienko (37 km, 120 pkt.), 37. W. Wakeman (0 pkt.).

KLASA STANDART: 1. J. Horma (87,5 km/h, 1000 pkt.), **2. J. Wojnar** (70,4 km/h, 753 pkt.), 3. H. Huth (66,5 km/h, 697 pkt.), 4. F. Compton (62,8 km/h, 644 pkt.), 5. W. Gonczarenko (61,2 km/h, 621 pkt.), 6. Z. Rain (60,5 km/h, 611 pkt.), 7. W. Toutenhoofd (58,5 km/h, 582 pkt.), 8—9. A. Xhaet i H. Tandefelt (57,4 km/h, 566 pkt.), 10. V. Stepanović (56,2 km/h, 557 pkt.), 11. T. Goodhardt (56,0 km/h 546 pkt.), 12. J. Friis (54,2 km/h, 520 pkt.), 13. P. Persson (52,7 km/h, 498 pkt.), 14. P. Lafosse (51,4 km/h, 479 pkt.), 15. J. Kaay (50,7 km/h, 469 pkt.), 16. N. Opitz (48,8 km/h, 442 pkt.), 17. N. Sejstrup (46,1 km/h, 403 pkt.), **18. A. Witek** (44,7 km/h, 383 pkt.), 19 C. Labar (44,3 km/h, 377 pkt.), 20. P. Wills (38,5 km/h, 293 pkt.), 21. I. Silesmo (91 km, 165 pkt.), 22. D. Brown (66 km, 120 pkt.), 23. M. Petersen (48 km, 87 pkt.), 24. J. Sadoux (36 km, 65 pkt.).

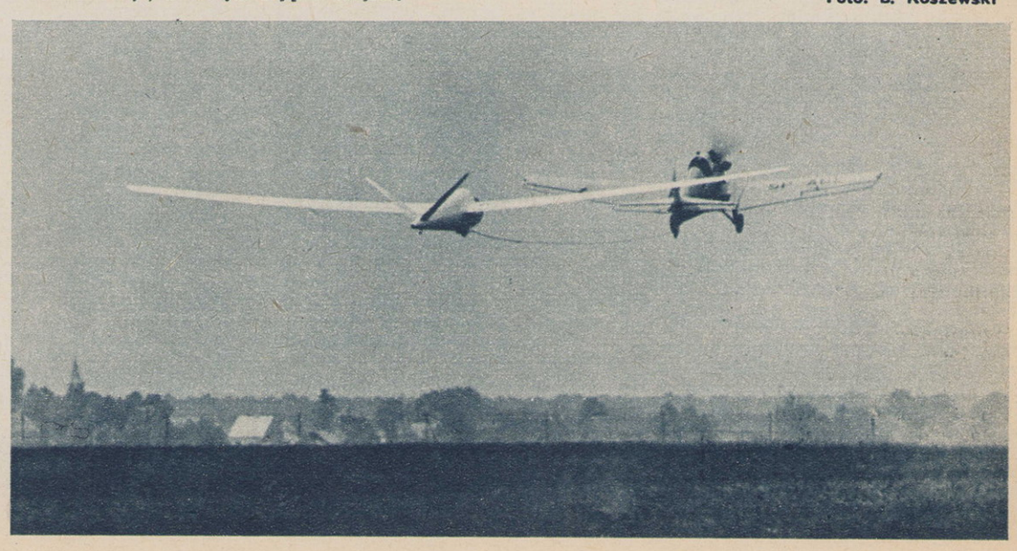
UWAGA: W nawiasach podano uzyskaną prędkość lub ilość kilometrów oraz punkty.

WYNIKI OGÓLNE PO CZTERECH KONKURENCJACH

KLASA OTWARTA: E. Haase — 3778 pkt., 2. R. Mestan — 3340 pkt., 3. J. Laur — 3320 pkt., **4. E. Makula** — 3294 pkt., 5. L. Maxey — 3245 pkt., 6. B. Komac — 3222 pkt., 7. N. Goodhart — 3213 pkt., 8. Barbera — 3164 pkt., 9. A. Deane-Drummond — 3024 pkt., 10. R. Kuntz — 2947 pkt., 11. J. Kumpost — 2794 pkt., 12. L. Haza — 2728 pkt., 13. J. Weiss — 2724 pkt., **14 M. Gorzelak** — 2677 pkt., 15. A. Saradić — 2593 pkt., 16. H. Molander — 2365 pkt., 17. H. Burditt — 2343 pkt., 18. R. Fonteilles — 2295 pkt., 19. A. Araoz — 2290 pkt., 20. C. Yeates — 2267 pkt., 21. J. Führinger — 2204 pkt., 22. V. Marecek — 2179 pkt., 23. H. Resch — 2116 pkt., 24. P. Bikle — 2100 pkt., 25. L. Legenyei — 1660 pkt., 26. G. Oates — 1598 pkt., 27. R. Hossinger — 1428 pkt., 28. E. Kisely — 1366 pkt., 29. M. Wierietiennikow — 1348 pkt., 30. A. Thomsen — 1298 pkt., 31. G. Fennes — 1186 pkt., 32. W. Jefimienko — 1072 pkt., 33. M. Zwieriew — 911 pkt., 34. E. Dommisse — 745 pkt., 35. I. Oda — 737 pkt., 36. S. Smith — 681 pkt., 37. W. Wakeman — 472 pkt.

KLASA STANDART: 1. Persson — 3384 pkt., **2. A. Witek** — 3299 pkt., 3. H. Huth — 3212 pkt., 4. Tandefelt — 2940 pkt., 5. J. Horma — 2907 pkt., **6. J. Wojnar** — 2815 pkt., 7. T. Goodhart — 2544 pkt., 8. V. Stepanovic — 2499 pkt., 9. Z. Rain — 2295 pkt., 10. C. Labar — 2223 pkt., 11. W. Toutenhoofd — 1949 pkt., 12. W. Gonczarenko — 1899 pkt., 13. N. Opitz — 1873 pkt., 14. N. Sejstrup — 1842 pkt., 15. F. Compton — 1641 pkt., 16. I. Silesmo — 1618 pkt., 17. P. Wills — 1531 pkt., 18. A. Xhaet — 1520 pkt., 19. J. Sadoux — 1495 pkt., 20. M. Petersen — 1408 pkt., 21. P. Lafosse — 1290 pkt., 22. J. Friis — 1233 pkt., 23. J. Kaay — 1188 pkt., 24. D. Brown — 870 pkt.

Szybowiec HKS zawodnika zachodnio-niemieckiego Ernsta Haase startuje do lotu na trasie Leszno — Ostrów Wlkp., w którym zajął 1 miejsce. Foto: B. Koszewski



Szybownicy Szwajcarii żywią dużo sympatii dla polskich pilotów

PAN Karl Ruckstuhl, wiceprzewodniczący Komisji Szybowcowej Aeroklubu Szwajcarii oraz członek komisji miesięcznika „Schweizer Aero-Revue", przebywał w połowie czerwca w Lesznie z okazji posiedzenia Komisji Szybowcowej FAI, jakie odbyło się przed otwarciem VII Szybowcowych Mistrzostw Świata. Korzystając więc z pobytu w Polsce oficjalnego przedstawiciela Aeroklubu Szwajcarii zwróciliśmy się do pana Ruckstuhla z prośbą o rozmowę dla „Skrzydlatej Polski", na co otrzymaliśmy zgodę. Rozmowa nasza odbyła się w kawiarni na lotnisku w Lesznie. Oto jej przebieg:

— Przebywa pan w Polsce już kilka dni, był pan zdaje się w Poznaniu i jest teraz w Lesznie, czy możemy prosić w związku z tym o parę ogólnych wrażeń z pobytu w naszym kraju?

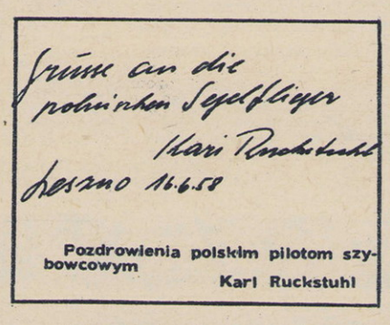
— Oczywiście. Byłem w Poznaniu, gdzie zwiedzałem Targi Międzynarodowe. Z wielkim zainteresowaniem oglądałem ekspozycję polską i muszę podkreślić, że szczególnie duże wrażenie wywarły na mnie osiągnięcia waszego przemysłu tekstylnego oraz elektro i radiotechnicznego. Byłem miłe zaskoczony waszymi osiągnięciami, co świadczy niewątpliwie o tym, że te gałęzie przemysłu nie tylko ruszyły, ale rozwijają się w Polsce jak najlepiej. No, a jeżeli chodzi o Leszno, to ogólne wrażenia są jak najlepsze. Muszę przy tym podkreślić serdeczność i przyjaźń, jaką Polacy okazują nam na każdym kroku.

— A jak pan ocenia organizację tegorocznych mistrzostw świata?

— Byłem na lotnisku parę dni (w czasie treningu i pierwsze dwa dni podczas trwania mistrzostw) i uważam, że zorganizowane zostały one bardzo dobrze. Organizatorzy tj. Aeroklub PRL zrobili wszystko, aby wypadły jak najlepiej. Szczególnie uderza mnie fakt, że są one u Was tak głośne i cieszą się tak wielkim zainteresowaniem społeczeństwa, co świadczy o tym, że szybownictwo w Polsce jest bardzo popularne. Stwierdzam do dnia dzisiejszego (do 16 czerwca — przyp. rozmawiającego), że są to najlepiej zorganizowane mistrzostwa z dotychczas przeprowadzonych, a muszę panu przy tym zaznaczyć, że widziałem już pięć tego rodzaju zawodów szybowcowych, w których dwa razy brałem udział jako zawodnik — w 1948 r. w Samedan i w 1950 r. w Oerebro.

— Mamy obecnie w Lesznie wiele ciekawego sprzętu szybowcowego, rzec by można — rewię najnowszych konstrukcji. Jakie jest pana zdanie o nim?

— W zasadzie wszystkie reprezentowane tu typy już znam, z wyjątkiem czechosłowackiego „Spartaka" i francuskiego „Fauvetta". Ogólnie trzeba stwierdzić, że dawny okres improwizacji w szybownictwie skończył się parę ładnych lat temu, a obecnie niektóre konstrukcje, szczególnie w klasie otwartej doszły do wysokiej doskonałości pod każdym względem, ale na pewno nie są to jeszcze szczytowe osiągnięcia. Jeżeli chodzi o klasę standart, to uważam, że nie wszystkie typy spełniają warunki, jakich w tej klasie wymaga się od szybowca — tani i łatwy w budowie.

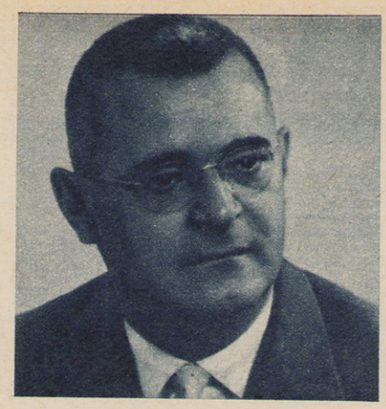


Pozdrowienia polskim pilotom szybowcowym
Karl Ruckstuhl

— Jak pan ocenia warunki i możliwości szybowcowe Leszna?

— Wprost nie do wiary! Nigdy nie przypuszczałem, że teren Leszna kryć może w sobie tak doskonałe warunki dla szybownictwa. Toż to rzeczywiście istne „szybowcowe Eldorado". Dobrze się stało, że tu odbywają się właśnie mistrzostwa.

— Szkoda, że nie widzimy na tych mistrzostwach szybowników pańskiego kraju. Czy może pan powiedzieć dlaczego szybownicy Szwajcarii nie przyjechali do Leszna?



Karl Ruckstuhl

— Ubolewam nad tym, że na szwajcarsko-polskie stosunki szybowcowe padł pewien cień. Proszę jednak nie myśleć, że powodem nie wzięcia udziału w mistrzostwach stały się publikacje zamieszczone swego czasu w czasopiśmie „Schweizer Aero-Revue". Były one nieporozumieniem. Mamy, podobnie jak inne aerokluby, trudności finansowe. Nie otrzymujemy żadnych dotacji od władz państwowych i zdani jesteśmy w poważnej mierze na ofiarność naszego społeczeństwa, na którą nie zawsze można liczyć, gdyż jest ona dorywcza. To stało się główną przyczyną braku naszej ekipy na starcie w Lesznie. Chciałbym przy tym zaznaczyć, że osobiście jestem bardzo zainteresowany w utrzymaniu jak najlepszych stosunków szybowcowych szwajcarsko-polskich, miałem przecież wiele przyjaciół w Polsce ze spotkania w Samedan w 1947 roku. Będę gorącym rzecznikiem kontaktów szybowcowych szwajcarsko-polskich, będę się starał także, aby je z powrotem odnowić i jak najbardziej rozszerzać, włącznie do wzajemnej bezdewizowej wymiany pilotów.

— Co chciałby pan w związku z tym przekazać polskim szybownikom za pośrednictwem naszego pisma?

— Chciałbym powiedzieć polskim pilotom szybowcowym, że szybownicy Szwajcarii żywią dla nich dużo sympatii i powitają na pewno z radością każdy ich start w Szwajcarii.

Na zakończenie rozmowy pan Karl Ruckstuhl skreślił odręczne pozdrowienia, które reprodukujemy powyżej.

Rozmawiał: **(kon)**

Posiedzenie Komisji Szybowcowej FAI w Lesznie. Obradom przewodniczy p. Gehriger. **Foto: B. Koszewski**

ZE ŚWIATA W SKRÓCIE

FILM O „NORMANDIE-NIEMEN"

Zakończona została w Moskwie trwająca rok czasu praca nad scenariuszem pierwszego francusko-radzieckiego filmu, który pokaże dzieje pułku francuskich lotników — ochotników, przybyłych jesienią r. 1942 do ZSRR z pomocą lotnictwu radzieckiemu.

Autorami scenariusza o pułku „Normandie-Niemen" są: jeden z najlepszych scenarzystów Charles Spaak i znana pisarka Elsa Triolet ze strony francuskiej oraz Konstantin Simonow ze strony radzieckiej. (z)

USA ZAPOWIADAJĄ WYSTRZELENIE RAKIETY NA KSIĘŻYC

W Nowym Jorku ogłoszono oficjalny komunikat, który zapowiada wystrzelenie w sierpniu br. pierwszej amerykańskiej rakiety na Księżyc. Dyrektor amerykańskiego urzędu badań lotniczych oświadczył na konferencji prasowej, że w ślad za tą rakietą lotnictwo amerykańskie wystrzeli we wrześniu i październiku dwie następne rakiety. Pociski te nie będą zawierały żadnych instrumentów i jedynym ich zadaniem jest spaść na powierzchnię satelity Ziemi.

W dniu 20 maja br. w Delhi podpisane zostało porozumienie o współpracy w dziedzinie lotnictwa cywilnego między Indiami i Związkiem Radzieckim. Na czele delegacji ZSRR stał główny marszałek lotnictwa P. Żigariew. (z)

W Teheranie została podpisana umowa między Iranem i Belgią o rozpoczęciu komunikacji lotniczej między tymi dwoma krajami. (z)

Na mocy umowy między liniami lotniczymi „Air France" i SAS — grupa pilotów skandynawskich SAS-u przechodzi we Francji przeszkolenie w pilotowaniu francuskich odrzutowców pasażerskich „Caravelle", które wejdą do służby na liniach SAS. (z)

Koszt budowy amerykańskiego myśliwca F-U-3 „Crusader" wynosi 9,9 milionów dolarów. Ponad połowę tej sumy pochłania elektroniczne wyposażenie samolotu. (z)

Japończycy uruchomili nową linię lotniczą Tokio—Singapore (Malaje), przez Hongkong i Bangkok. Samoloty — Douglas DC-6. (z)

W zakładach Douglas (USA) rozpoczną się specjalne kursy dla wojskowych specjalistów USA i Anglii, mające na celu zapoznanie z obsługą rakiet balistycznych średniego zasięgu „Thor". (z)

Lotnictwo francuskie otrzymało na uzbrojenie pierwszą eskadrę naddźwiękowych myśliwców przechwytujących „Super Mystere". (z)

Jak obliczają specjaliści angielscy, nowe myśliwce przechwytujące English Electric P-B będą na uzbrojeniu lotnictwa angielskiego co najmniej 10 lat. Zakłady produkujące te maszyny otrzymały zamówienie na budowę 1000 samolotów P1B. (z)

Rząd kanadyjski zdecydował budowę seryjną wielkich myśliwców przechwytujących CF-105 „Arrow". Samoloty te są m. in. wyposażone w amerykańskie pociski zdalnie kierowane klasy „powietrze—powietrze" „Sparow". (z)

Z nowej wersji amerykańskiego bombowca strategicznego B-52G stanowisko tylnego strzelca (obsługującego cztery działka szybkostrzelne) zostało przeniesione do kabiny głównej, skąd strzelec obsługuje działka na odległość, przy pomocy kamery telewizyjnej. Bombowiec B-52G wyposażony jest w rakiety GAM-77 „Hound Dog" klasy „powietrze—ziemia" i rozwija prędkość 1 050 km/h. (z)

Rząd Niemieckiej Republiki Federalnej zdecydował się zamówić we włoskich zakładach Fiat 50 lekkich bombowców dla lotnictwa wojskowego NRF. (z)

Trzy najnowsze odrzutowce pasażerskie Boeing B-707 zostały zakupione do dyspozycji prezydenta Eisenhowera i wysokich osobistości rządowych USA, na ewentualność dalekich podróży. (z)

Prezydent Zjednoczonej Republiki Arabskiej — Nasser otrzymał na zakończenie swej wizyty w Moskwie podarunek w postaci komfortowo wyposażonego samolotu Il-14. (z)

Lotnictwo szwedzkie otrzyma jednostkę śmigłowców. Przewiduje się, że będzie ona liczyć 12 maszyn: sześć typu Vertol-44, dwa S-55 i cztery Bell-47. (z)

Tegoroczny pokaz lotniczy i wystawa w Farnborough (Anglia) zapowiada się bodajże jako największe wydarzenie lotnicze przemysłu Wielkiej Brytanii. Sądząc z zaopatrzenia na powierzchnie stoiskowe, ilość i różnorodność sprzętu latającego jak i pomocniczego będzie rekordowa. Wystawa zostanie otwarta w dniu 1 września br. i będzie trwała przez tydzień. (o)

Rozmawiamy z gen. B.A. Umberto Nannini

przewodniczącym Komisji Szybowcowej Aeroklubu Włoskiego

— Panie generale pozwolę sobie zabrać panu parę minut czasu i skorzystać z pańskiego pobytu w Lesznie, by się dowiedzieć coś niecoś o pańskiej karierze lotniczej, a także uzupełnić i uaktualnić nasze wiadomości o szybownictwie we Włoszech — zwróciłem się do przewodniczącego Komisji Szybowcowej Aeroklubu Włoskiego gen. Umberto Nannini, który bawił w Lesznie z okazji posiedzenia Komisji Szybowcowej FAI.

— Ależ bardzo chętnie tylko pozwoli pan, że wypijemy przy tym kawę w tej miłej kawiarni na lotnisku. Na siedząco i to przy dobrej kawie mówi się bezpośrednio, a o to chodzi nam obu.

— Po chwili rozmowy wiedziałem już sporo. Gen. Nannini rozpoczął swoją karierę lotniczą mając 18 lat. Było to w 1918 roku, zgłosił się wówczas ochotniczo do lotnictwa wojskowego.

— W czasie wojny trochę latałem, ale nie ukończyłem jeszcze pełnego wyszkolenia, kiedy się ona skończyła. Pozostałem więc dalej w wojsku. Oficerem lotnictwa zostałem w 1923 roku. Przeszedłem całą karierę od podchorążego do stopnia generała, który otrzymałem w 1950 r.

— Jakimi rodzajami lotnictwa wojskowego dowodził pan generał w czasie swej służby.

— Och różnymi. Latałem zresztą też i na różnych samolotach: rozpoznawczych, myśliwskich, wodnopłatach i bombowcach.

— A jakie było pana spotkanie z szybowcami?

— To było już bardzo dawno. 32 lata temu, w 1926 roku wsiadłem po raz pierwszy do szybowca z myślą by zobaczyć w jakim stopniu mogą się przydać szybowce do szkolenia. Od pierwszego lotu byłem nimi zachwycony i jestem ich fanatykiem do dzisiaj. W tym samym roku stworzyłem pierwszą we Włoszech szkołę szybowcową, którą prowadziłem przez 4 lata. Później zostałem inspektorem szkół szybowcowych we Włoszech. Do wybuchu wojny w 1939 r. dużo latałem na szybowcach i nawet jako pierwszy we Włoszech dokonałem lotu termicznego powyżej 1 000 m oraz startu za samolotem. Była to wtedy taka sama sensacja, jak dziś start za śmigłowcem.

— Nie dziwię się, że jako pionier szybownictwa otrzymał pan ten miły, a zarazem zaszczytny przydomek „Papa".

— Rzeczywiście, tak mnie często nazywają we Włoszech. No cóż, tyle lat... przyzwyczaili się do mnie i ja do nich. Nie mogę, a zresztą nie chcę wcale rozstać się z lotnictwem. Sam jeszcze czasem latam na samolotach i szybowcach.

— A jak się układała praca w szybownictwie włoskim po wojnie?

— To był smutny okres. Niemcy przeważnie zniszczyli nam szybowce, bądź ukradli. Właściwie zaczynaliśmy od początku. Było bardzo ciężko, tym bardziej, że nie mieliśmy żadnej pomocy od państwa. Po prostu brak zrozumienia. Zmieniło się na lepsze dopiero w 1950 roku. Teraz jesteśmy w trakcie rozwijania większej działalności szybowcowej. Włoskie lotnictwo sportowe dysponuje obecnie 400 samolotami i zaledwie 60 szybowcami. Mamy jeszcze pewne możliwości w wojsku, które ma trochę szybowców szkolnych, ale to wszystko mało. Niektóre szybowce wyczynowe reprezentują dobrą klasę.

— A ile jest klubów?

— Mamy obecnie 60 klubów i 500 szybowników, którzy wylatują rocznie około 6—7 tys. godzin. Mamy np. taki klub w Bolzano, gdzie na jednym szybowcu wylatano w ciągu roku około 530 godzin. Lepiej i to znacznie lepiej jest ze sportem samolotowym, w którym mamy 2 000 pilotów. Wylatali oni w ciągu roku 40 000 godzin.

— Żałujemy bardzo, że na mistrzostwach w Lesznie nie widzimy włoskiej flagi...

— Niech pan mi wierzy, że i mnie jest bardzo przykro z tego powodu — ale trudno. Musieliśmy się na coś zdecydować. Start w mistrzostwach jest bardzo kosztowny, a w naszej trudnej sytuacji każdy lir gra rolę. Ostatecznie zdecydowaliśmy, że lepiej zbudować 20 szybowców niż wysyłać ekipę na mistrzostwa, tym bardziej, że przy naszym niezbyt wysokim poziomie nie mogliśmy marzyć, nie tylko o sukcesach, ale nawet o jakiejś rywalizacji ze sławnymi szybownikami z całego świata, którzy się tu zjechali. Mamy również za małe i za ubogie zaplecze techniczne, jak np. samochody transportowe i inne kosztowne urządzenia.

— Jak pan widzi dalszy rozwój szybownictwa we Włoszech?

— Przede wszystkim musimy wychować sobie kadrę, nie tylko pod względem jakości ale i ilości. Na to potrzeba trochę czasu. Jestem jednakże głęboko przekonany, że niebawem dogonimy inne państwa, które obecnie przodują w szybownictwie. W każdym razie, jest to moim marzeniem i — że się tak wyrażę — celem mego życia.

— Panie generale, czy może mi pan powiedzieć jakie wrażenie zrobiła na panu Polska?

— Wasz kraj widzę już po raz drugi. Po raz pierwszy byłem w Polsce w 1937 roku. Obecnie jestem za krótko by cośkolwiek powiedzieć, zresztą już po trzech dniach pobytu wracam do Włoch. Niestety.

— No, ale może jednak coś zwróciło pańską uwagę?

— Jeśli pan mnie przyciska to proszę: plusy — to serdeczność, gościnność i bezpośredniość Polaków. Minus — to biurokracja, jakiej doświadczyłem przy wymianie pieniędzy. U nas idzie to bardzo szybko i bez żadnych formalności, u was trwa to długo, jest skomplikowane i wymaga wypełniania stosu papierków. To są zresztą wrażenia tylko z Leszna. Gdzie indziej nie byłem.

— Co pan sądzi o polskich szybownikach?

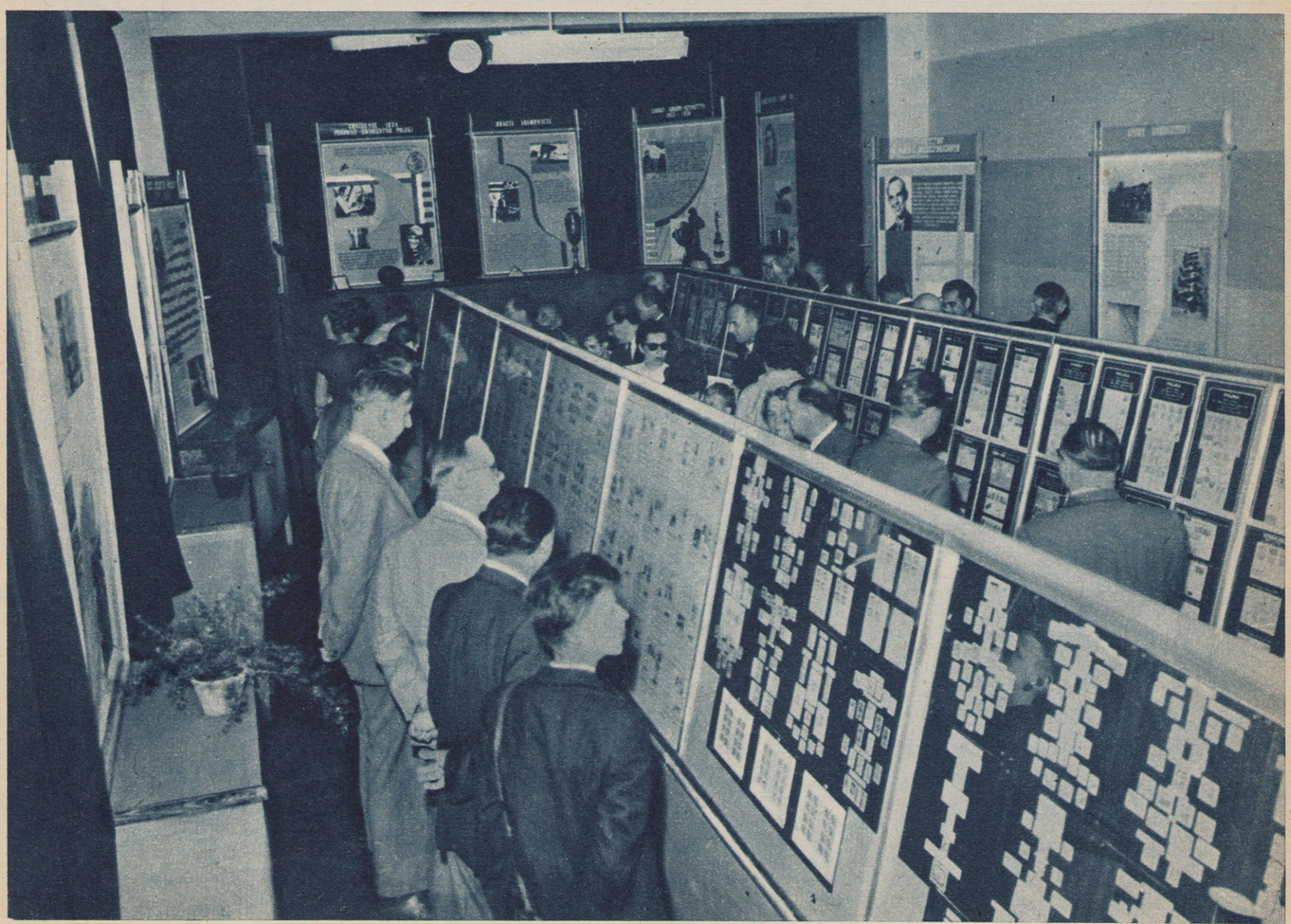
— Są wspaniali. Stanowicie czołówkę światową i twardo się jej trzymacie. Zresztą, już pierwsza konkurencja tegorocznych mistrzostw była tego dowodem, nie mówiąc o wspaniałych pokazach szybowcowych, jakich byłem świadkiem w dniu otwarcia mistrzostw.

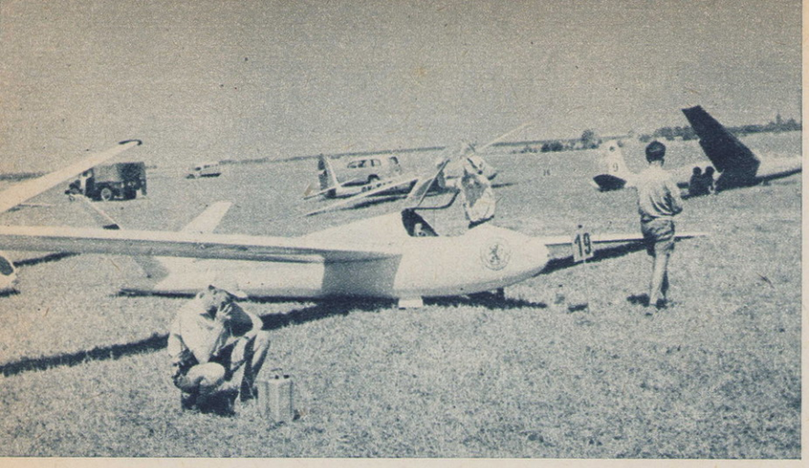
— Co mam przekazać Czytelnikom „Skrzydlatej Polski" od „Papy" szybowcowego słonecznej Italii?

— Życzę by Wasi zawodnicy zwyciężyli w mistrzostwach oraz byście utrzymali prymat w szybownictwie. Poza tym pragnę jeszcze przekazać zaproszenie dla ekipy polskiej do Włoch na międzynarodowe mistrzostrzostwa naszego kraju, które odbędą się w przyszłym roku.

Rozmawiał K. WOLFF

WYSTAWA FILATELISTYCZNA „FILSPORT 1958" W LESZNIE





HKS-3 Ernsta Haase na pozycji startowej. Haase był w tej i poprzedniej konkurencji bardzo groźnym przeciwnikiem dla wszystkich pilotów w klasie otwartej.

NAPRZÓD BEZ JEDNEGO ZBĘDNEGO OKRĄŻENIA!

Tak wyglądało losowanie numerów startowych do konkurencji. Losuje Edward Makula.

Po pełnym wrażeń poniedziałku, który przejdzie do dziejów mistrzostw świata jako dzień „desantu na Złotoryję", transport powrotny szybowców przeciągnął się do późnych godzin nocnych. Toteż we wtorek 17.6 wielojęzyczna brać szybowcowa w większości pragnęła łatwiejszej konkurencji. Trójkąt 100 km przyjęty został z ogólnym aplauzem.

WARUNKI DNIA:

Pierwszy cumulus pojawił się nad Lesznem o godzinie 11.00. W ciągu całego dnia drobne lecz gęsto rozsiane chmurki kłębiaste o podstawie rzędu 2000 m nieomylnie wskazywały wznoszenia, dostatecznie szerokie i dochodzące do 3 a nawet 4 m/sek. Na małych wysokościach, szczególnie nad lasami, funkcjonowały wznoszenia termiki czystej.

KONKURENCJA:

Z „etatową" trasą Leszno — Rawicz — Gostyń — Leszno prawie wszyscy zawodnicy zapoznali się już na treningu. Kierunek oblotu trasy — dowolny. Start szybowców z lotniska dopuszczalny w okresie od 11,30 do 14.00. Taśma startu lotnego i mety czynna od 12,00 do 17.30, punkty kontrolne w Rawiczu i Gostyniu od 12,00 do 17,00.

MINISTERIALNA WIZYTA NA STARCIE

Ruch jak w mrowisku. Średnio co 40 sekund startował zespół szybowca z „Junakiem". Pod wpływem tak intensywnej działalności holowników, pstra szachownica szybowców na starcie topniała z każdą chwilą. Wśród największego ruchu do grupy szybowców podjechała limuzyna.

„Czy są jeszcze Polacy?"

Po chwili minister Rapacki ściska rękę Witka, przypasanego już w kabinie „Muchy-Standart". „Pomyślnych wiatrów na trasie!"

Szczęk zamka limuzyny. Start...

NERWY, TEMPERAMENT CZY TAKTYKA?

Tego dnia prawie wszyscy piloci od razu po pierwszym starcie pozostali w powietrzu. „Oficjalnego" otwarcia trasy dokonał reprezentant Rodezji, Burditt. Celowniki komisarzy uchwyciły jego „Jaskółkę" już w 55 sekund po otwarciu startu lotnego. W ciągu 5 minut w pościg za nim ruszyli: Führinger, Maxey, Mestan i Fennes. Ogółem w ciągu pół godziny na trasę wyruszyło 20 szybowców. W następnych 30 minutach nasilenie nalotów na taśmę wzrosło do 34.

Nasi zawodnicy okazali się bardziej cierpliwi od widzów, oczekujących ich w pełnym napięciu na taśmie. Dopiero o 12,47,07" weszła w celownik „Jaskółka-Z" Gorzelaka. Kolejność meldunku nad taśmą—40.

Za Gorzelakiem długa kolejka 16 konkurentów zagranicznych i wreszcie — Makula, pięćdziesiąty siódmy i Witek, 58. Znów długie minuty wypatrywania na opustoszałym niebie. Nad taśmą przeszło już 60 szybowców, jednak dotychczas nie widziano Wojnara.

Jest wreszcie! „Mucha-Standart" pikuje nad taśmę — 13,32,15" — wyciąga w górę i odchodzi w kierunku Rawicza. Za nim w odstępie 15 sekund zawodnik radziecki Wierietiennikow na „Jaskółce-Z", ostatni.

A więc — kości rzucone! Sytuacja jasna: rój szybowców na trasie poprzedza naszych pilotów. Pozostaje tylko ścigać tamtych, gnać naprzód bez jednego zbędnego okrążenia, gonić, gonić, gonić...

NA MECIE

W 10 minut później na dolocie z Gostynia wypatrzono sylwetkę pierwszego szybowca. Smukły jak igła, lecz skrzydło trochę za wysokie, jak na „Meteora". A więc „Demant"!

Punkt 13,44 szybowiec Mestana (CSR) śmignął nad taśmą. Zaledwie dotknął ziemi obok stanowiska wozów, już podczepiono do niego linkę i pohalowano na start. Zaskoczyły śmigła samolotów holujących.

Drugi z kolei, Amerykanin Maxey, zrezygnował z możliwości poprawienia wyniku w drugim locie. Za to Rain (Jugosławia) i Marecek (CSR) w pośpiechu siadali wprost na starcie i w rekordowym tempie znaleźli się z powrotem w powietrzu, tuż przed zamknięciem startu.

Była godzina 13,58,40", gdy na metę przybył „Meteor" Komaca. Natychmiast zapuszczono silnik „Junaka". Niestety, nie wystarczyło czasu na zakręt, lądowanie szybowca i podczepienie linki. Sekundy opóźnienia przesądziły o drugim starcie. Komac pozostał na ziemi.

Znów parę szybowców minęło taśmę i poszło do lądowania, gdy nagle w polu widzenia na dolocie błysnęła znajoma sylwetka „Jaskółki-Z". Na ostatnich metrach przed taśmą trysnęła smugą rozpylonej wody ze zbiorników, by w sekundę później pokazać numer 25 na ogonie. Gorzelak! Poszedł na trasę jako czterdziesty, wrócił jako 9, wyprzedzając 31 szybowców.

W chwilę później na trasie zgłosił się Makula, który prześcignął 32 konkurentów. Także nasi „standartowi" zawodnicy „wykosili" — Witek 28, Wojnar 16 konkurentów. „Krążyłem tylko w 3-metrowych kominach, słabsze przelatywałem lotem prostym" — oświadczył później Wojnar.

FAI NA INSPEKCJI TRASY

Wsiadamy do „Bociana" — z przodu Adolf Gehriger, przewodniczący Komisji Szybowcowej FAI, z tyłu — ja. On sam brał udział w mistrzostwach świata w Oerebro, Madrycie i Camphill, a jeszcze przedtem organizował mistrzostwa w Samedan, skąd datuje się nasza znajomość. W ostatnich latach jednak więcej latał na odrzutowcach niż na szybowcach. Z tym większą satysfakcją ujmuje teraz drążek. Zamierzamy obejrzeć teren mistrzostw.

Jest godzina 13, niebo nad Lesznem już prawie puste. Dopiero po kilkunastu minutach krążenia spotykamy kilka szybowców, w tym obydwa nasze „Standarty". Wojnar wyczekuje dogodnej chwili na 1700 m. Kreci pare okrążeń z nami, w pewnej chwili eleganckim przewrotem daje nurka na hamulcach — na linię startu. W ślad za nim rusza „Jaskółka" Wierietiennikowa. Po chwili obydwa szybowce znikają nam z oczu w kierunku Rawicza.

Nosi wszędzie. Postanawiamy rozszerzyć nieco program naszego lotu i rzucić okiem na Osieczną. Mój pilot był tam wczoraj w siedzibie kongresu OSTIV, teraz pragnie uzupełnić swoje spostrzeżenia.

— A może.. spróbujemy do Gostynia? Warto obejrzeć choć jeden punkt kontrolny. W razie niepowodzenia, powrót z wiatrem będziemy mieli ułatwiony...

Lecimy więc dalej „pod prąd" całej flotylli szybowców: to wraca z trójkąta pierwsza fala pilotów. Niebieskie „Demanty", białe HKS-y i „Meteory", żółte „Zugvogle" oraz czerwone Breguety i „Jaskółki". Tylko nieliczne spłatają się z nami w paru okrążeniach, większość pruje zdecydowanie do Leszna.

My natomiast osiągamy Gostyń. Pokusa potęguje się: do Rawicza mamy tylko 30 km.

— Co o tym myślisz, Adam?

— Tu nie trzeba myśleć. Kurs 210. Nie mam najmniejszego pojęcia o położeniu punktu w Rawiczu, mimo to bazgrzę odrecznie coś w rodzaju trójkąta na nowiusieńkiej milionówce i podaję mapę pilotowi. Gostyń pozostaje z tyłu.

Nad lasami koło Pońca opadamy do 500 m i ratujemy się w kominie. Upał niesamowity — otwieramy w naszych limuzynach co się da, lecz dopiero cień podstawy chmury na wysokości 2000 m przynosi pewną ulgę.

Pchamy się na południe i już z daleka wypatrujemy punktu. Tam gdzie był przed 4 laty — dziś ani śladu. Na niebie ani jednego szybowca. Nie pozostaje nic innego jak przepatrzeć starannie całą okolicę miasta, przy czym po raz drugi opadamy na nieprzyjemną wysokość 400 m.

Wreszcie daleko za miastem odkrywamy znak, samolot i... szybowiec na ziemi, podobny do „Skylarka". Możemy wracać do Leszna.

Nad lotniskiem kręcimy z 2000 m długi, pokazowy korkociąg. Ściślej mówiąc, „Bocian" z wolno puszczonymi sterami sam kręci zwitka po zwitce, z regularnością karuzeli. My przypatrujemy się tablicy przyrządów na tle wirującego horyzontu i dzielimy się uwagami. Ladujemy jako ostatni. O key — inspekcja konkurencji skończona...

ADAM ZIENTEK

WYNIKI II KONKURENCJI

rozegranej dnia 17.VI.1958 r.
Przelot prędkościowy po trasie trójkątnej 106 km
Leszno — Rawicz — Gostyń — Leszno

KLASA OTWARTA: 1. E. Haase (83,4 km/h, 1000 pkt.), 2. B. Komac (83,1 km/h, 995 pkt.), 3. A. Deane-Drummond (76,6 km/h, 890 pkt.), 4. A. Saradic (74,9 km/h, 863 pkt.), 5. **M. Gorzelak** (74,2 km/h, 851 pkt.), 6. **E. Makula** (73,7 km/h, 843 pkt.), 7. R. Kuntz 73,4 km/h, 838 pkt.), 8. V. Marecek (72,8 km/h, 828 pkt.), 9. R. Mestan (71,4 km/h, 806 pkt.), 10. L. Legenyei (71,3 km/h, 804 pkt.), 11. J. Kumpost (70,8 km/h, 796 pkt.), 12. J. Laur (69,6 km/h, 776 pkt.), 13. A. Araoz (65,9 km/h, 717 pkt.), 14. H. Molander (65,8 km/h, 715 pkt.), 15-16. N. Goodhart i D. Barbera (63,2 km/h, 637 pkt.), 17. L. Maxey (59,9 km/h, 619 pkt.), 18. J. Weiss (59,6 km/h, 614 pkt.), 19. M. Wierietiennikow (57,9 km/h, 588 pkt.), 20. P. Bikle (57,3 km/h, 577 pkt.), 21. W. Jefimienko (57.0 km/h, 572 pkt.), 22. R. Fonteilles (54,8 km/h, 537 pkt.), 23. C. Yeates (54,6 km/h, 533 pkt.), 24. L. Haza (53,9 km/h, 523 pkt.), 25. G. Oates (50,6 km/h, 469 pkt.), 26. R. Hossinger (46,1 km/h, 396 pkt.), 27. A. Thomsen (44,6 km/h, 371 pkt.), 28. E. Kisely (43,4 km/h, 352 pkt.), 29. H. Resch (42,9 km/h, 345 pkt.), 30. G. Fennes (42,6 km/h, 339 pkt.), 31. J. Führinger (40,9 km/h, 312 pkt.), 32. H. Burditt (38,5 km/h, 275 pkt.), 33. E. Domisse (36,8 km/h, 245 pkt.), 34. W. Wakeman (91 km/h, 93 pkt.), 35 M. Zwieriew (75 km, 76 pkt.), 36. S. Smith (38 km, 39 pkt.), 37. I. Oda (22 km, 22 pkt).

KLASA STANDART: 1. **A. Witek** (70,1 km/h, 1000 pkt.), 2. Z. Rain (69,7 km/h, 990 pkt.), 3. **J. Wojnar** (68,3 km/h, 954 pkt.), 4. P. Persson (66,6 km/h, 911 pkt.), 5. P. Wills (61,6 km/h, 783 pkt.), 6. I. Silesmo (61,4 km/h, 778 pkt.), 7. T. Goodhart (59,8 km/h, 737 pkt.), 8. C. Labar (57,7 km/h, 684 pkt.), 9. H. Huth (57,2 km/h, 671 pkt.), 10. V. Stepanović (55,8 km/h, 636 pkt.), 11. H. Tandefelt (51,6 km/h, 529 pkt.), 12. J. Horma (50,7 km/h, 506 pkt.), 13. W. Toutenhoofd (50,1 km/h, 490 pkt.), 14. M. Petersen (48,7 km/h, 455 pkt.), 15. F. Compton (48,5 km/h, 450 pkt.), 16. N. Opitz (46,2 km/h, 391 pkt.), 17. N. Sejstrup (45,7 km/h, 378 pkt.), 18. W. Gonczarenko (43,4 km/h, 320 pkt.), 19. J. Friis (42,7 km/h, 302 pkt.), 20. J. Kaav (40.7 km/h, 251 pkt.), 21. P. Lafosse (40.0 km/h, 233 pkt.), 22. J. Sadoux (39,2 km/h, 213 pkt.), 23. A. Xhaet (39,0 km/h, 208 pkt.), 24. D. Brown (38.0 km/h, 182 pkt.).

UWAGA: W nawiasach podano prędkość przelotową lub ilość kilometrów oraz uzyskane punkty.

WYNIKI OGÓLNE PO DWÓCH KONKURENCJACH

KLASA OTWARTA: 1. E. Haase — 2000 pkt., 2. **M. Gorzelak** — 1781 pkt., 3. **E. Makula** — 1772 pkt., 4. R. Mestan — 1755 pkt., 5. A. Deane-Drummond — 1746 pkt., 6. J. Laur — 1676 pkt., 7. J. Kumpost — 1650 pkt., 8. D. Barbera — 1615 pkt., 9. A. Saradić — 1597 pkt., 10. J. Weiss — 1587 pkt., 11. H. Molander — 1561 pkt., 12. L. Maxey — 1546 pkt., 13. N. Goodhart — 1529 pkt., 14. B. Komac — 1385 pkt., 15. P. Bikle — 1368 pkt., 16. L. Haza — 1287 pkt., 17. R. Kuntz — 1201 pkt., 18. V. Marecek — 1193 pkt., 19. A. Araoz — 1082 pkt., 20. L. Lengenyei — 1016 pkt., 21-22. H. Burditt i M. Wierietiennikow — 939 pkt., 23. G. Oates — 842 pkt., 24. J. Führinger — 835 pkt., 25. R. Fonteilles — 826 pkt., 26. W. Jefimienko — 821 pkt., 27. C. Yeates — 755 pkt., 28. H. Resch — 629 pkt., 29. R. Hossinger — 613 pkt., 30. E. Kisely — 569 pkt., 31. G. Fennes — 556 pkt., 32. E. Domisse — 435 pkt., 33. A. Thomsen — 411 pkt., 34. S. Smith — 323 pkt., 35. W. Wakeman — 291 pkt., 36. M. Zwieriew — 272 pkt., 37. I. Oda — 91.

KLASA STANDART: 1. **A. Witek** — 2000 pkt., 2. **J. Wojnar** — 1935 pkt., 3. P. Persson — 1890 pkt., 4. H. Huth — 1643 pkt., 5. Z. Rain — 1489 pkt., 6. H. Tandefelt — 1374 pkt., 7. I. Silesmo — 1322 pkt., 8. T. Goodhart — 1157 pkt., 9. V. Stepanović — 1125 pkt., 10. P. Wills — 1079 pkt., 11. W. Toutenhoofd — 1044 pkt., 12. J. Horma — 991 pkt., 13. H. Petersen — 947 pkt., 14. C. Labar — 942 pkt., 15. F. Compton — 846 pkt., 16. N. Sejstrup — 774 pkt., 17. N. Opitz — 746 pkt., 18. W. Gonczarenko — 716 pkt., 19. P. Lafosse — 680 pkt., 20. J. Kaay — 647 pkt., 21. A. Xhaet — 611 pkt., 22. J. Sadoux — 609 pkt., 23. J. Friis — 605 pkt., 24. D. Brown — 495 pkt.

PO-58

Śmigłowiec sanitarny SM-1 przed głównym wejściem na XXVII MTP.

POLSKA

W roku bieżącym nasza ekspozycja lotnicza była zupełnie inna niż na przykład w roku ubiegłym. W roku 1957 można było oglądać dużo szybowców i samoloty w oryginale. W tym roku natomiast kierownictwo handlu zagranicznego ujęło ekspozycję zupełnie inaczej. To co nowe pokazano w oryginale, a eksponaty dobrze już znane i mające ustaloną markę na całym świecie zastąpiono modelami. Oczywiście nie odnosi się to do wszystkich eksponatów, ale sądzę, że taka była myśl przewodnia wystawców. Poza tym w roku bieżącym każdy zainteresowany mógł np. na stoisku Motoimportu od razu zobaczyć cały nasz dorobek i możliwości eksportowe.

Pierwszym lotniczym eksponatem był śmigłowiec SM-1 w wersji sanitarnej ustawiony tuż przy głównym wejściu. Ta piękna maszyna pomalowana na kolor jasno-kremowy i oznaczona znakami czerwonego krzyża przyciągała wszystkich rozpoczynających zwiedzanie Targów. Uczynni informatorzy (z wytwórni śmigłowców) pozwalali wszędzie zaglądać, otwierać drzwi kabiny pilota i osłony noszy. Mniej wtajemniczonym w arkana lotu wiropłatów demonstrowano na poczekaniu „jak to lata" przy pomocy małego modelu śmigłowca-zabawki. A jak naprawdę wyglądają loty śmigłowca mógł się każdy przekonać — wystarczyło tylko zadrzeć głowę do góry, by ujrzeć śmigłowiec w wersji cywilnej, zawisający, przelatujący lub też pokazujący szybki lot wznoszący. A pokaz powietrzny zawsze wykonywano nad miejscem, gdzie stał śmigłowiec.

Jak wygląda nasz śmigłowiec sanitarny? Różni się on od normalnego SM-1 dobudowanymi dwiema opływowymi gondolami, które połączone są z kadłubem dwoma rurowymi wspornikami, spełniającymi jednocześnie role przewodów ułatwiających kontakt załogi (lekarza) z chorymi umieszczonymi w gondolach. Wykonanie śmigłowca bardzo precyzyjne. Uwagę zwracała nawet opływowa osłona przedniego reflektora, która zastąpiła zwykły „kapturek" normalnego SM-1. Całość sprawiała jak najlepsze wrażenie, a o szczegółach poinformuje nas niewątpliwie wytwórnia w jakimś obszerniejszym, technicznym już artykule.

W centralnym pawilonie polskim (11) tam, gdzie usadowiły się firmy eksportowe, na stoisku „Motoimportu" seria modeli spod znaku PZL. Modele zawieszono na linkach, oświetlając je bardzo efektownie. Na pierwszym planie piękny, błyszczący silnik gwiazdowy — to WN-3, pierwszy nasz lotniczy silnik seryjny. Obok dwa śmigła metalowe i drewniane, a dalej modele samolotów TS-8 „Bies", M-2, PZL-101, PZL-102 i szybowce: Sroka, Gil, Mucha-100A, Mucha-Standart, Jaskółka, Czapla, Bocian i najnowszy Zefir. Modele samolotów niestety nie zostały wykonane w jednej skali. Na przykład największy jest rolniczy, czerwony, jak samochód strażacki PZL-101. Szybowce natomiast przygotowano w jednej skali co pozwalało na pewne porównanie ich rozmiarów. Jakość wykonania typowo makietowa, chociaż wyróżniał się szczegółami PZL-101.

Osobno zgrupowano 3 modele śmigłowców, rolniczego, sanitarnego i zwykłego. Wykonane bardzo starannie i to w dużej skali (około 1:10). Zwracał uwagę nowoczesny sposób malowania (a la angielski Widgeon) śmigłowca zwykłego (kolory kremowy i czerwony), który dzięki temu zabiegowi kosmetycznemu wypiękniał moim zdaniem jeszcze bardziej.

W środkowej części stoiska PZL gablota z silnikami modelarskimi: dwie „Jaskółki" i dwa „Sokoły", które zdołały sobie wyrobić w stosunkowo krótkim czasie dobrą markę w świecie. Tylko ważne jest, by te „Sokoły" (5 cm³) — demonstrowane przecież w roku ubiegłym — ukazały się wreszcie w sprzedaży — w kraju! Stoisko PZL zamykały gabloty z licznymi przyrządami pokładowymi. Opiekę nad stoiskiem sprawowali fachowcy z PZL-Mielec.

Uzupełnieniem polskiej ekspozycji były plakaty „Motoimportu", PZL i PLL „Lot" rozklejone na słupach i ścianach na terenie Targów. Plakaty reklamowały śmigłowce, szybowce i samoloty. Najlepszą jednak reklamą był lot naszego najmłodszego samolotu PZL-102 „Kos". Latał on równie pięknie jak i Meta-Sokol. Na przyszły rok będzie można już zobaczyć tę maszynę jako eksponat seryjnej produkcji. Tego przynajmniej należałoby jej życzyć.

To byłoby wszystko. Chociaż nie. Trzeba jeszcze wspomnieć o tym, że podczas trwania Targów kina poznańskie wyświetlały ciekawy dodatek reklamujący nasz tygodnik. Ten dodatek, a właściwie krociutki film to jakby przekrój o zastosowaniu lotnictwa wczoraj, dziś i jutro.

ZSRR

W pawilonie Związku Radzieckiego dominują sputniki I i II. Oryginalne modele, takie same, jak demonstrowane na wystawie brukselskiej ściągają tu tłumy zwiedzających. I pomimo wspaniałych samochodów, nowoczesnej łodzi-ślizgacza wszyscy przede wszystkim chcą ujrzeć sputniki, a szczególnie ten na którym leciał pierwszy astronauta, pies „Łajka".

Pierwszy satelita Ziemi z charakterystycznymi antenami zawieszony jest pod sklepieniem, drugi stoi na podium. Tu udziela stale objaśnień specjalista radziecki, gdy tylko zbierze się grupa zainteresowanych. Sputnik II jest bardzo precyzyjną kopią oryginału. Stożek jest częściowo wycięty uwidaczniając wnętrze z zasobnikiem „Łajki". Stożek ten jak wiadomo odpada po wejściu satelity na orbitę i stanowi on trzeci człon rakiety nośnej. O jakości wykonania modelu sputnika II może świadczyć opinia zachodnio-niemieckiego tygodnika „Flugwelt", którego przedstawiciel oglądał EXPO-58 w Brukseli. — „Ukształtowanie po-

Model śmigłowca SM-1 w wersji rolniczej.

Model śmigłowca SM-1 w wersji pięcioosobowej.

LOTNICTWO

szczególnych części satelity pozwala przypuszczać, że Rosjanie w dziedzinie techniki rakietowej całkowicie opanowali wszystkie możliwości zastosowania lekkich metali. Ponadto zwraca uwagę wyjątkowo precyzyjna obróbka powierzchniowa wszystkich części satelity". — Dosłownie to samo można powiedzieć o modelach satelitów wystawionych w Poznaniu. Jeśli chodzi o konstrukcję to warto przypomnieć, że Sputnik II składa się zasadniczo z pięciu części. Patrząc od wierzchołka widać stożkowatą osłonę, tuż pod nią w kształcie walca urządzenie do pomiarów promieniowania słonecznego, niżej kulisty zasobnik z aparaturą radiową utrzymywany na czworonożnej ramie połączonej z największym zasobnikiem — cylindryczną i hermetyczną kabiną psa „Łajki". Ciężar „w locie" (całkowity) satelity 508,3 kG.

CZECHOSŁOWACJA

W pawilonie CSR pokazano jedynie seryjny spadochron zawieszony pod stropem, model znanego Zlina i gablotkę z podstawowymi przyrządami pokładowymi. W dziale zabawek nowością był plastikowy model „Sokoła" umieszczony na przeciwwadze obracającej się na osi oraz model imitacji „Miga" do lotów niesterownych na uwięzi.

NRD

Jedynymi eksponatami lotniczymi było tu sześć silników modelarskich Zeiss-Aktivist 2,5 cm³. (Te same silniki sprzedaje także składnica sportowa LPŻ w Poznaniu).

WIELKA BRYTANIA

Jeśli chodzi o inne państwa to można podać, że w pawilonie brytyjskim firma Industries Group Sales Ltd wystawiła dwa prototypy maszyn mających zastosowanie w przemyśle lotniczym (nie licząc różnych maszyn specjalnych, których nie omawiam). Pierwsza to spawarka elektryczna a druga mózg elektronowy do wykrywania błędów w obliczeniach konstrukcji lotniczych. Obie maszyny wystawiane były po raz pierwszy na świecie właśnie w Poznaniu. Wiceminister Handlu Zagranicznego PRL F. Modrzewski nadał maszynom tym polskie nazwy: pierwszej „Poznań" i drugiej „Przyjaźń" podkreślając, że wystawienie przez Anglików tych najnowszych maszyn jest szczególnie cenne dla dalszego rozwoju stosunków handlowych między Polską i W. Brytanią.

USA

W pawilonie USA bezpośrednio do lotnictwa należały tylko książki, których kilka znalazłem na półkach. Były to prace popularne o śmigłowcach, lotach międzyplenetarnych i historii lotnictwa.

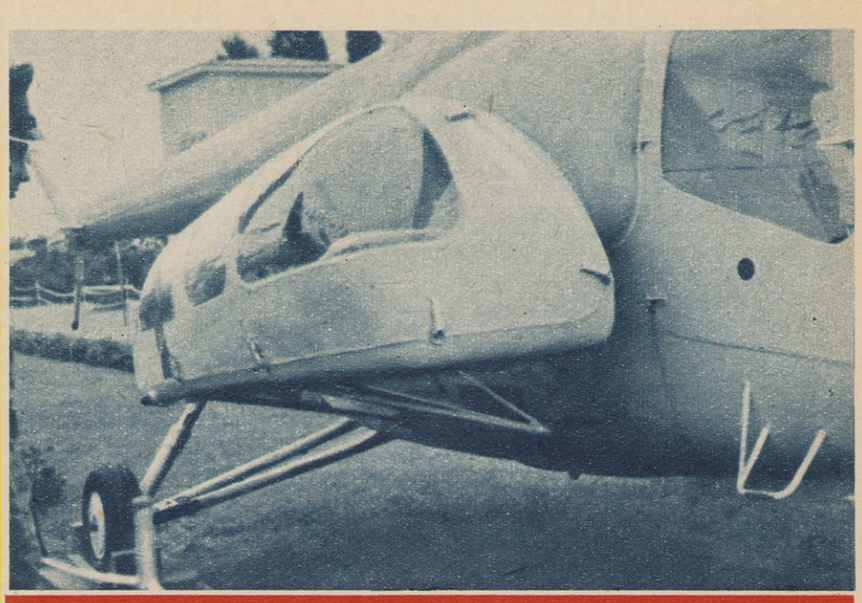
Kilka towarzystw lotniczych, jak „Swissair" i „Sabena" (osobne stoisko) reklamowało swoje usługi przy pomocy plakatów.

Reklama wydaje się dotyczyła raczej gości zagranicznych przybyłych do Poznania. Trzeba tu jednak powiedzieć, że w powodzi plakatów różnych towarzystw lotniczych nasze plakaty zdecydowanie wybijały się swoją odrębnością i śmiałymi pomysłami plastycznymi. Może dlatego zamiast pociągiem wróciłem z Poznania do Warszawy nie „Sabeną" a „LOT-em"!

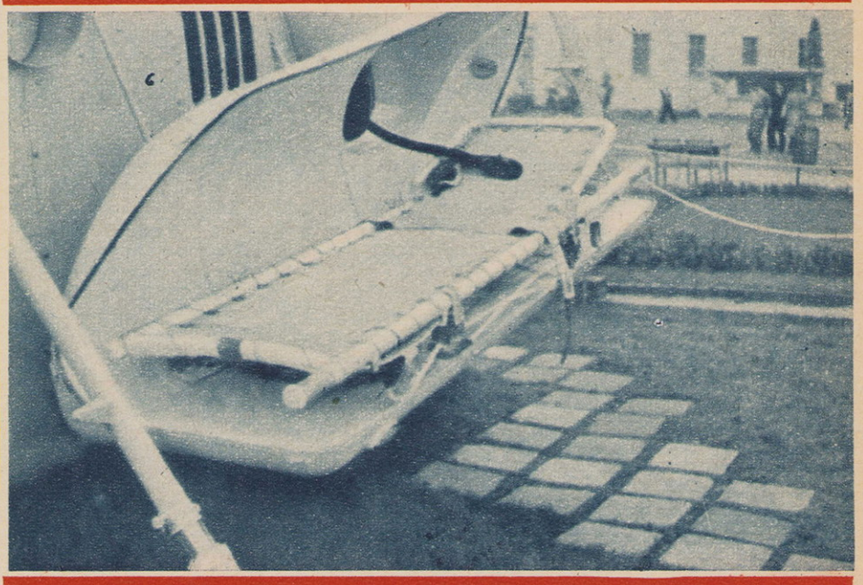
OD 10 lat rokrocznie zwiedzam Międzynarodowe Targi Poznańskie, skrzętnie notując najważniejsze lotnicze atrakcje tej wielkiej imprezy handlowej. Ileż to już, na przykład samolotów przewinęło się pod niebem Poznania z okazji Targów! Z dumą kilka lat temu opisywaliśmy nasze pierwsze lotnicze eksponaty: szybowce i samoloty, które do dziś wychowały nowe pokolenie pilotów sportowych. Kto już pamięta pierwszą ekspozycję samolotów radzieckich Ił-12 i Jaka-18? Dziś samoloty te widujemy na codzień. Nie wszystkie eksponaty lotnicze wystawiane kiedyś na Targach doczekały się seryjnej produkcji. Jedne pozostały do dziś tylko eksponatami, inne, jak choćby szybowce budowane są w kraju i zagranicą w dużych ilościach.

Tegoroczne Targi, w których uczestniczyło 38 państw (zajmujących obszar wielkości 250.000 m²) miały niezbyt dużo eksponatów lotniczych. Tym niemniej ilość zamieniła się w jakość. Ale najlepiej przekonamy się o tym wędrując od pawilonu do pawilonu..

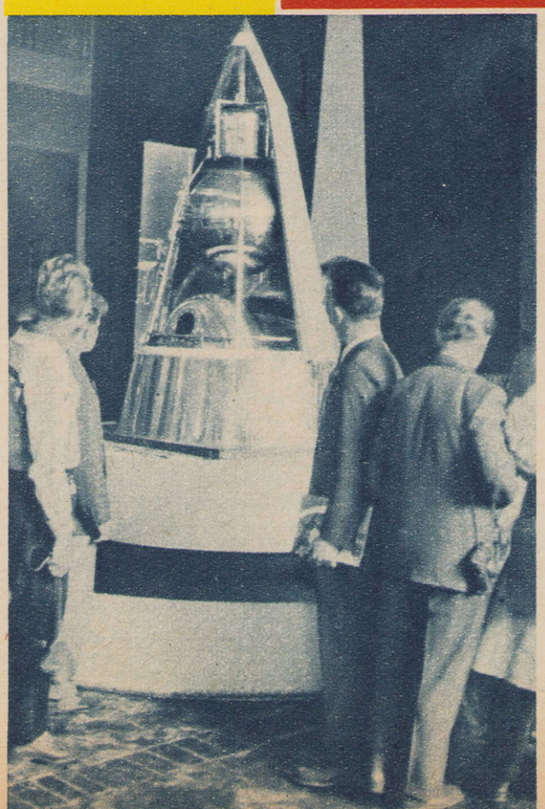
Tekst:
PAWEŁ ELSZTEIN
Zdjęcia:
P. E. i B. RATAJCZAK

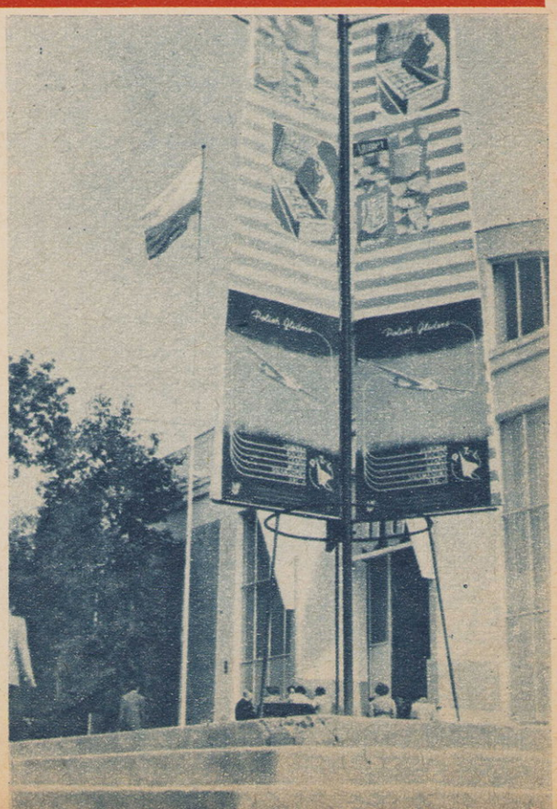


Gondola do transportu chorego na śmigłowcu sanitarnym SM-1.



Ta sama gondola z otwartą osłoną. Widać nosze dla chorego. Niżej z lewej — Sputnik II w pawilonie ZSRR. Z prawej — Jeden z licznych słupów reklamowych z plakatami PZL.





Z AMERYKANAMI NA PIWIE

USŁUGUJĄ miłe, schludnie ubrane, uśmiechnięte kelnerki. Organizatorzy VII Szybowcowych Mistrzostw Świata pomyśleli również o kawiarni. Na lotnisku w Strzyżewicach kawiarnia stała się — niepisanym prawem — miejscem spotkań gości przybyłych z 22 krajów i gospodarzy obsługujących imprezę. Przy kawie, winie czy piwie, które dobrym europejskim zwyczajem jest również podawane, nawiązywane są znajomości, przełamywana nieśmiałość wynikająca z trudności porozumienia się między zebraną tutaj grupą ludzi, którą bez przesady można porównać do małej wieży Babel. Przybyli goście przywieźli ze sobą swoje upodobania, tradycję i zwyczaje. Południowców najczęściej można zobaczyć przy kawie lub winie, przybyszów z krajów północnych przy piwie. Amerykanie odnaleźli część swojej ojczyzny w piwie grodziskim, o którym mówią, że w smaku przypomina im ich własne i które chętnie piją. Wywołuje to ciche zgorszenie wśród gospodarzy.

— Co dla pana? — zwraca się do mnie pan Lyle Maxey. Zaproszony usiadłem do stolika z nim i dwoma innymi pilotami zespołu amerykańskiego, panami Paulem Bikle i Francisem Compton. Niedawno zakończył się zorganizowany z okazji oficjalnego otwarcia mistrzostw pokaz lotniczy. W kawiarni zapełnionej do ostatniego miejsca głównym tematem prowadzonych rozmów są wrażenia z oglądanej przed chwilą rewii powietrznej, która najwyraźniej wzbudziła duże zainteresowanie wśród przybyłych zagranicznych zawodników.

— Proszę o parę minut rozmowy i piwo, ale nie grodziskie — zastrzegam.

— Dlaczego? — moi rozmówcy są szczerze zdziwieni.

— Proszę panów — wyjaśniam — piwo grodziskie jest jednym z niewielu naszych artykułów eksportowych, który chętnie eksportujemy.

— Aha... — wszyscy trzej naraz robią domyślne miny.

— Ale nam pomimo to smakuje — stwierdza ze śmiechem rekordzista świata, sympatyczny, trochę przedwcześnie podłysiały krępy blondyn, Paul Bikle — tylko — ciągnie po chwili namysłu — obawiam się czy przypadkiem to piwo nie będzie naszą jedyną pociechą pod koniec mistrzostw... — zaciąga się papierosem i nieoczekiwanie pyta półżartem:

— Jaki był cel robienia tego pokazu?

— No jaki... — jąkam się trochę zdezorientowany pytaniem — chcieliśmy wam zademonstrować swój dorobek w dziedzinie lotnictwa... ...pokazać... — zacinam się, nie wiem jak skończyć rozpoczęte zdanie.

Paul Bikle śmieje się z mojego zakłopotania, przysuwa się z krzesłem bliżej do mnie i tonem, jakgdyby zdradzał wielką tajemnicę, mówi:

— Chcąc czy niechcąc, osiągnęliście przy tej okazji jeszcze drugi cel.

Ciągle jeszcze nie wiem o co mu chodzi, wzruszam ramiona mi i mówię:

— Bardzo mi przykro, panowie, ale nie wiem o czym mówicie.

Francis Compton, wysoki szpakowaty blondyn, który dotychczas nie zabierał głosu w rozmowie, wtrąca z uśmiechem:

— Paul Bikle chce panu powiedzieć, że po zobaczeniu pokazów stracił ducha do walki, podobnie zresztą jak cały nasz zespół.

Reprezentujecie najwyższą klasę. Takich pilotów szybowcowych jak ci którzy wzięli udział w pokazie nie ma dużo na świecie. W Ameryce jest ich chyba mniej niż białych niedźwiedzi w Hiszpanii, co znaczy niedużo. Nasze szybownictwo na tego rodzaju rewię akrobacji, szczerze mówiąc nie mogłoby się zdobyć.

Jestem zaskoczony tą wypowiedzią. Patrzę na pozostałych pilotów i szukam na ich twarzy potwierdzenia tego co usłyszałem. Potakują głowami i sięgają do piwa.

— Napijemy się za wasz dzisiejszy sukces, moraine już żeście nas rozłożyli.

Pociągamy z kufli. Francis Compton mówi dalej:

— Słyszałem dużo o waszych kawalerzystach i świetnych jeźdźcach. Wygląda na to, że z koni przesieliście się prosto na szybowce. Dla samego obejrzenia pokazu warto było pofatygować się z Kaliforni do Polski. To co zobaczyłem, było wspaniałe...

Czuję się conajmniej jak współczesny król po wygranej wojnie. Zaimek „my" pęta mi się po głowie.

— Panowie — podejmuję po chwili namysłu — za dużo kurtuazji. Wiem, że sami macie świetnych pilotów i że z pewnością tego rodzaju pokaz w Ameryce wypadł by równie dobrze...

— Byłoby to naszym gorącym życzeniem — przerywa mi pan Lyle Maxey, ale niestety dla nas życzenie narazie pozostaje tylko życzeniem.

Skinieniem głowy wskazuje na pozostałych pilotów: — Niech pan spojrzy na moich kolegów — mówi rozbawiony ukrytą myślą. — Przedstawiam panu: Francis Compton, z zawodu pilot linii komunikacyjnych, lat 43, lata od 1936 roku i w sumie wylatał sporo, bo 19320 godzin. Nikt nie powie, że nowicjusz w powietrzu, doskonały pilot. Gdyby to nie było prawdą, poprostu nie żył by tak długo, ale do takiego efektownego, precyzyjnego i zarazem ryzykownego latania jakiego przykład dali nam wasi piloci, już niestety niezdolny, bo za bardzo posunięty w wieku. Paul Bikle też nie młodzieniec, liczy sobie 42 lata, wylatał na samych tylko szybowcach przeszło 900 godzin, ale obawiam się, że nie wylatał by już dużo więcej, gdyby zaczął na codzień ćwiczyć pętle zaczynane od ziemi, które tutaj widzieliśmy. Ja sam też zęby zjadłem na lataniu. Z zawodu jestem inżynierem aerodynamikiem, zawód ten bardzo mi odpowiada i chcę w nim jeszcze trochę popracować.

Do czego zmierzam: jako lotnicy wyczynowi wszyscy jesteśmy starzy, a tak latać jak latają wasi piloci można wtedy, kiedy się ma 25 lat albo nie dużo więcej...

— No dobrze — przerywam panu Maxey — ale przecież macie z pewnością również młodych entuzjastów szybownictwa, którzy marzą o takim właśnie lataniu...

Wszyscy trzej uśmiechają się, jakby byli zmówieni.

— Sam entuzjazm do latania w Ameryce nie wystarcza, trzeba do tego mieć jeszcze pieniądze, a do pieniędzy na ogół dochodzi się w późniejszym wieku, który z kolei działa hamująco na fantazję. Jednym słowem — błędne koło. Wyjście byłoby jedno: zainteresować rząd szybownictwem i uzyskać subwencje na rozwój tego naprawdę pięknego sportu. Ale to również nie byłoby wcale proste. Zainteresować szybownictwem nasz rząd możnaby przez poprzednią propagandę tego sportu wśród młodzieży i poprzez oddźwięk tej propagandy w Waszyngtonie, a na to znów potrzeba sporo pieniędzy, których nie mamy. A więc, jak pan sam widzi, podwójne błędne koło, z którego wyjścia nie podyktuje sam diabeł. Rozumie pan teraz dlaczego po obejrzeniu pokazu mamy popsute humory.

Kobieta jest zazdrosna o urodę rywalki, my miłośnicy szybownictwa o poziom, warunki rozwoju i olbrzymią popularność jaką ten sport cieszy się u was w kraju.

No cóż, napijemy się piwa, może nam pan pomoże opublikowaniem tego wywiadu.

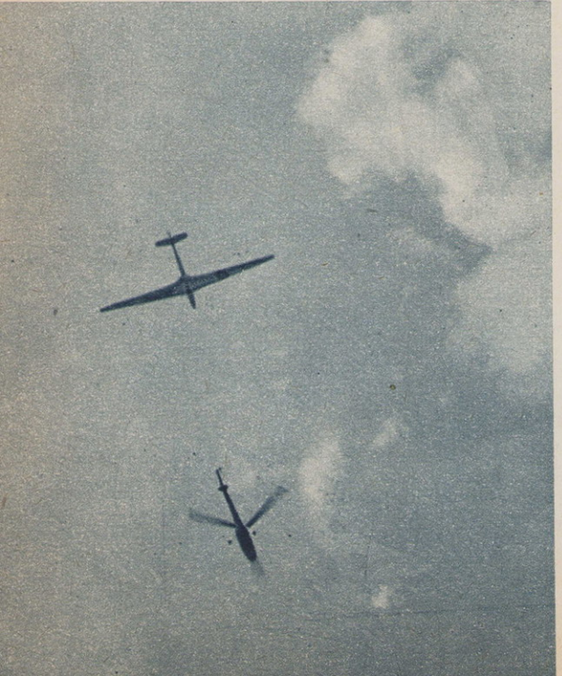
— Nie bardzo wiem jak to zrobić — wtrącam nieśmiało.

— O, to bardzo proste — śmieje się Paul Bikle — najzwyczajniej w świecie siądzie pan do maszyny i napisze, że chcielibyśmy bardzo żeby wasze szybownictwo w tym samym stopniu przypominało nam Amerykę w jakim przypomina nam nasz kraj wasze piwo.

— A czy nasze piwo panom smakuje?

— Tak, ale nie jesteśmy o nie zazdrośni.

Rozmawiał: W. BRODZIŃSKI



Pokaz holu szybowca przez śmigłowiec.
Foto: B. Koszewski

Do Polski na czele ekipy Rodezji

MOJA rozmowa z Tadeuszem Prollem, kierownikiem ekipy Rodezji na Szybowcowe Mistrzostwa Świata, należała do jednej z najprzyjemniejszych jakie ostatnio przeprowadziłem. Miły i sympatyczny pan Proll opowiedział mi wiele o sobie i o swoich przeżyciach. Przed oddaniem mu głosu opowiem w skrócie historię jego życia lotniczego.

Będąc jeszcze w Szkole Mechaników LOPP we Lwowie w latach 1934—1936, zbudował sam szybowiec szkolny CW-3. Nie umiejąc latać sam go oblatał, wykonując na nim szereg udanych lotów. Szybowiec jego holowała na lince para koni. Wysokość jaką zdołał uzyskać wyniosła 20 metrów. Później latał w szkole szybowcowej w Czerwonym Kamieniu koło Złoczowa. Służbę wojskową odbył w 6 pułku lotniczym we Lwowie. Do roku 1939 był kierownikiem szkoły szybowcowej na Kruku niedaleko Skarżyska. W tym też czasie uzyskał szybowcową kategorię „D", zdobył uprawnienia w lotach holowanych, w akrobacji i otrzymał licencję instruktora szybowcowego.

Kampanię wrześniową 1939 roku przeszedł wraz z 2 pułkiem lotniczym. We Francji walczył w eskadrze liniowej, a w Wielkiej Brytanii w dywizjonach 309 i 411. Po zakończeniu działań wojennych wraz z Fryderykiem Grzegrzółką założył w okupowanych Niemczech w miejscowości Kwackenbruck Polski Klub Szybowcowy, który pięknie rozwijał swoją działalność przez okres dwóch lat. Po zdemobilizowaniu wrócił do Wielkiej Brytanii, gdzie objął stanowisko kierownika technicznego Midland Gliding Club. Na tym stanowisku pozostaje do dnia dzisiejszego. Pan Tadeusz Proll wylatał na szybowcach ponad 800 godzin.

— Czy można prosić kilka zdań o tym klubie?

— Jest to jeden z największych i najlepszych klubów szybowcowych w Anglii. Liczy on ponad dwustu członków, z tym, że większa ich część stale lata. Ośrodek ten posiada nowoczesny sprzęt szybowcowy klasy wyczynowej (dwanaście szybowców: „Skylark", Egl-1, „Olimpia", T-21 i „Prefect"). Szybowisko to ma zbocze długości około pięciu kilometrów i b. dobre warunki do lotów termicznych i falowych.

— Co składa się na pana pracę w klubie?

— Prowadzę warsztaty klubu i oblatuję szybowce. Często w wolnych chwilach latam w celach sportowych lub z pasażerami na szybowcach dwumiejscowych.

— Jak się to stało, że jest pan kierownikiem ekipy Rodezji?

— Bardzo prosto. Pasjonuję się szybownictwem i w tej dziedzinie sportu mam wielu przyjaciół na całym świecie. Koledzy z Aeroklubu Rodezji wiedząc o tym, że znam język polski, zaproponowali mi objęcie kierownictwa ekipy wyjeżdżającej do Leszna. Z tego zaproszenia chętnie skorzystałem. Złożyły się na to dwie przyczyny: przemożna chęć zobaczenia Polski po dwudziestu niemal latach i chęć spotkania kolegów szybowników. Czy mogłem zrezygnować z takiej okazji?

Tadeusz Proll przed lotem treningowym, w Anglii.

— Jakie wrażenie na panu zrobiła Polska po tylu latach?

— Byłem tak wzruszony, że trudno mi o tym mówić.

— Czy spotkał pan bliskich i przyjaciół?

— Tak. Brat z żoną odwiedzili mnie w Lesznie. Spotkałem również kolegów szybowników takich jak: Adam Dziurzyński, Piotr Mynarski, Adam Zientek, Alfred Zaliński, Władysław Janica i Henryk Sawicki.

— Jaka jest pana opinia o polskim szybownictwie?

— Znając angielski sprzęt szybowcowy, a teraz również i polski, mogę stwierdzić, że ten ostatni znajduje się na bardzo wysokim poziomie. Zresztą postęp polskiego szybownictwa jest ogromny. Przed rozpoczęciem mistrzostw miałem przyjemność latać na „Bocianie" z pilotem Romanem Sochackim. Lot ten wywarł na mnie jak najbardziej dodatnie wrażenie. Szczególnie byłem zadowolony z lotu odwróconego, gdyż loty takie w Anglii nie są przeprowadzane.

— Co pan sądzi o mistrzostwach świata?

— Przeszły moje oczekiwania.

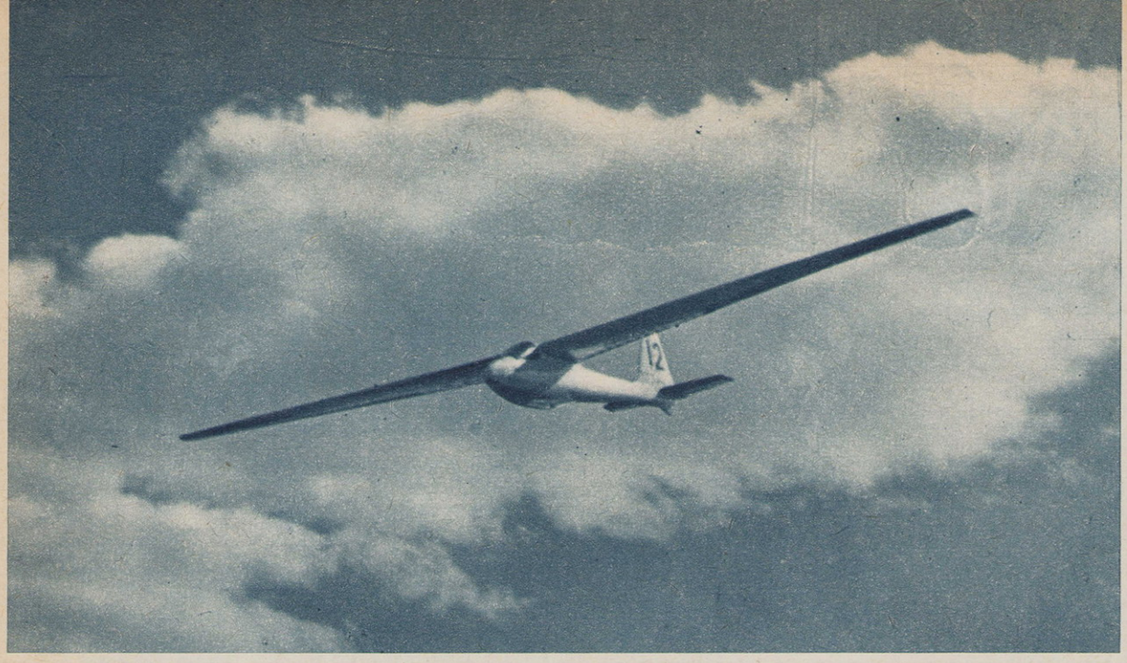
— Nie zamierza pan przyjechać jeszcze raz do Polski?

— Bardzo chciałbym i przy tej okazji uzyskać warunki do Złotej Odznaki Szybowcowej, a może nawet i diament, który w Anglii jest szalenie trudny do zdobycia.

— Życzę więc spełnienia osobistych zamierzeń i do zobaczenia w Polsce.

— Do zobaczenia.

TADEUSZ MALINOWSKI



Reprezentant Wielkiej Brytanii — Anthony Deane-Drummond doleciał najdalej (282 km) na trasie z Leszna do Warszawy. Na zdjęciu — zwycięzca III konkurencji w swej „Olympii-419" na trasie.

DO WARSZAWY NIKT NIE DOLECIAŁ

WYNIKI III KONKURENCJI

rozegranej dnia 18 czerwca 1958 r.

Przelot po wyznaczonej trasie Leszno — Warszawa

KLASA OTWARTA: 1. A. Deane-Drummond (282 km, 1000 pkt.), 2. J. Kumpost (259 km, 918 pkt.), 3. R. Mestan (256 km, 908 pkt.), 4. R. Kuntz (255 km, 904 pkt.), 5. N. Goodhart (239 km, 848 pkt.), 6-7. A. Saradić i B. Komac (238 km, 844 pkt.), 8. J. Laur (236 km, 837 pkt.), 9. A. Araoz (231 km, 819 pkt.), 10. J. Führinger (220 km, 780 pkt.), 11-12. E. Haase i L. Haza (219 km, 778 pkt.), 13. L. Maxey (215 km, 762 pkt.), 14. C. Yeales (209 km, i 741 pkt.), 15. H. Resch (208 km, 738 pkt.), 16. V. Marecek (205 km, 727 pkt.), 17-18. D. Barbera i R. Fonteilles (201 km, 713 pkt.), 19. H. Burditt (194 km, 688 pkt.), 22. M. Zwieriew (99 km, 351 pkt.), 23. S. Smith (58 km, 206 pkt.), 24. J. Weiss (54 km, 191 pkt.), 25. W. Wakeman (51 km, 181 pkt.), 26. P. Bikle (47 km, 167 pkt.), 27. G. Fennes (40 km, 142 pkt.), 28. R. Hossinger (39 km, 138 pkt.), 29. W. Jefimienko (37 km, 131 pkt.), 30. M. Wierietiennikow (36 km., 128 pkt.), 31. I. Oda)33 km, 117 pkt.), 32. E. Dommisse (30 km, 106 pkt.), 33. H. Molander (28 km, 99 pkt.), 34-36. L. Legenyei, E. Kisely i M. Gorzelak (22 km, 78 pkt.), 37. A. Thomsen ,17 km, 60 pkt.).

KLASA STANDART: 1. H. Tandefelt (251 km, 1000 pkt.), 2. P. Persson (250 km, 996 pkt.). 3-4. J. Horma i A. Witek (230 km, 916 pkt.), 5. C. Labar (227 km, 904 pkt.), 6. H. Huth (219 km, 821 pkt.), 7. T. Goodhart (211 km, 841 pkt.), 8. J. Sadoux (206 km, 821 pkt.), 9. V. Stepanović (205 km, 817 pkt.), 10. N. Opitz (172 km, 685 pkt.), 11. N. Sejstrup (167 km, 665 pkt.), 12. W. Gonczarenko (141 km, 562 pkt.), 13. M. Petersen (94 km, 374 pkt.), 14. A. Xhaet (86 km, 343 pkt.), 15. W. Toutenhoofd (81 km, 223 pkt.), 16. D. Brown (64 km, 255 pkt.), 17. Z. Rain (49 km, 195 pkt.), 18. P. Wills (40 km, 159 pkt.), 19. F. Compton (38 km, 151 pkt.), 20-21. I. Silesmo i P. Lafosse (33 km, 131 pkt.), 22. J. Wojnar (32 km, 127 pkt.), 23. J .Friis (27 km, 108 pkt.), 24. J. Kaay (18 km, 72 pkt.).

UWAGA: W nawiasach podano przebyte kilometry oraz uzyskane punkty.

WYNIKI OGÓLNE PO TRZECH KONKURENCJACH

KLASA OTWARTA: 1. E. Haase — 2778 pkt., 2. A. Deane-Drummond — 2746 pkt., 3. R. Mestan — 2663 pkt., 4. J. Kumpost — 2568 pkt., 5. J. Laur — 2513 pkt., 6. A. Saradic — 2441 pkt., 7. N. Goodhart — 2377 pkt., 8. E. Makula — 2343 pkt., 9. D. Barbera — 2328 pkt., 10. L. Maxey — 2308 pkt., 11. B. Komac — 2229 pkt., 12. T. Kuntz — 2105 pkt., 13. L. Haza — 2065 pkt., 14. V. Marecek — 1920 pkt., 15. A. Araoz — 1901 pkt., 16. M. Gorzelak — 1859 pkt., 17. J. Weiss — 1778 pkt., 18. H. Molander — 1660 pkt., 19. H. Burditt — 1627 pkt., 20. J. Führinger — 1615 pkt., 21. R. Fonteilles — 1539 pkt., 22. P. Bikle — 1535 pkt., 23. C. Yeates — 1496 pkt., 24. G. Oates — 1388 pkt., 25. H. Resch — 1367 pkt., 26. L. Legenyei — 1094 pkt., 27. M. Wierietiennikow — 1067 pkt., 28. W. Jefimienko — 952 pkt., 29. R. Hossinger — 751 pkt., 30. G. Fennes — 698 pkt., 31. E. Kisely — 647 pkt., 32. M. Zwieriew — 623 pkt., 33. E. Domisse — 541 pkt., 34. S. Smith — 529 pkt., 35. W. Wakeman — 472 pkt., 36. A. Thomsen — 471 pkt., 37. I. Oda — 208 pkt.

KLASA STANDART: 1. A. Witek — 2916 pkt., 2. P. Persson — 2886 pkt., 3. H. Huth — 2515 pkt., 4. H. Tandefelt — 2374 pkt. 5. J. Wojnar — 2062 pkt., 6. T. Goodhart — 1998 pkt., 7. V. Stepanović — 1942 pkt., 8. J. Horma — 1907 pkt., 9. C. Labar — 184 6pkt., 10. Z. Rain — 1684 pkt., 11. I. Silesmo — 1453 pkt. 12. N. Sejstrup — 1439 pkt., 13. N. Opitz — 1431 pkt., 14. J. Sadoux — 1430 pkt., 15. W. Toutenhoofd — 1367 pkt., 16. M. Petersen — 1321 pkt., 17. W. Gonczarenko — 1278 pkt., 18. P. Wills — 1238 pkt., 19. F. Compton — 997 pkt., 20. A. Xhaet — 954 pkt., 21. P. Lafosse — 811 pkt., 22. D. Brown — 750 pkt., 23. J. Kaay — 719 pkt., 24. J. Friis — 713 pkt.

TRZECIĄ konkurencją VII Szybowcowych Mistrzostw Świata, wyznaczoną w dniu 18 czerwca, był prędkościowy przelot docelowy na trasie Leszno — Warszawa, długości 305 km. Doświadczenia poprzednich kilku dni wskazywały na pogarszanie się warunków termicznych, dlatego przelot na odległość ponad 300 km, po rozegranym w dniu 17 czerwca przelocie na trasie trójkąta 106 km, był zadaniem bardzo trudnym do wykonania, szczególnie z uwagi na kierunek i siłę wiatru.

Tak więc mimo niekorzystnego kierunku wiatru i niewielkiego zachmurzenia spodziewano się wypiętrzonych cumulusów, co mogło znacznie ułatwić zawodnikom osiągnięcie celu. Rzeczywistość nie była jednak tak różowa. Już w kilka minut po otwarciu startu, o godzinie 11, gdy pierwsze szybowce znalazły się w powietrzu, okazało się, że niełatwo będzie wykręcić nawet tylko 1 000 m, żeby taktycznie rozpocząć konkurencję nad taśmą startu lotnego. Z każdą minutą coraz to nowe szybowce „wieszały się" w dwóch kominach, zaznaczonych przez krążących wyżej zawodników. Na mętnym niebie pojawiły się nieliczne strzępy cumulusów. Od zachodu zbliżał się coraz bardziej widoczny front. Coraz więcej szybowców kręciło się na malejących wciąż niedużych wysokościach w pobliżu lotniska. Utrzymanie się w powietrzu stawało się problemem.

O godzinie 11.21 jako pierwszy „wykończył" się Weiss, a za nim Wierietiennikow, Jefimienko, Zwieriew, Domisse, Wakeman, Yeates, Oda, Labar, T. Goodhart i inni. W ciągu jednej godziny około 30 szybowców wylądowało na lotnisku. Reszta ratowała się jak mogła. O godzinie 11.47 nad taśmą startu lotnego zameldował się Xhaet, a po kilkunastu minutach N. Goodhart, Lafosse i Deane-Drummond.

Polaków nie ominęła konieczność lądowania, a jedynie Makula po dłuższej „żebraninie" zdołał utrzymać się w powietrzu.

Druga kolejka startów rozpoczęła się przed godziną 13. Tymczasem kto mógł meldował swój odlot na trasę w obliczu coraz bliższego niebezpieczeństwa „zakitowania" nieba nad lotniskiem przez chmury średnie. Zdenerwowanie ogarnęło nie tylko pilotów, ale również całą obsługę mistrzostw. Niemcy niespokojnie śledzili lot odlatującego z wysokości około 800 m swego pilota Haase, leadera w klasie otwartej. Polacy niepokoili się sytuacją Gorzelaka, który również nisko zameldował się nad startem. O godzinie 13,35 ostatni zawodnik uciekł znad lotniska.

Od tej chwili meldunki napływały co parę minut. W okolicy Leszna, Gostynia i Borku lądowali Jefimienko, Kisely, Legenyei, Wojnar, Wierietiennikow, Molander, Bikle, Domisse, Fennes, Oda, Wakeman, Thomsen, Hossinger, Silesmo, Wills, Friis, Kaay i Rain. Zanosiło się na sensację większego kalibru. W to, że nikt nie osiągnie celu, większość kibiców zaczęła już wierzyć, stawiano sobie tylko pytanie: kto wyląduje najbliżej Warszawy.

O godzinie 14.25 zdążył wrócić na lotnisko, jako pierwszy, wóz transportowy z szybowcem Gorzelaka, który o godzinie 14.35 wystartował po raz trzeci. Jego usiłowania były już bezcelowe. Termikę stłumiły całkowicie chmury warstwowe, co nie pozwoliło mu w ogóle na oderwanie się od lotniska.

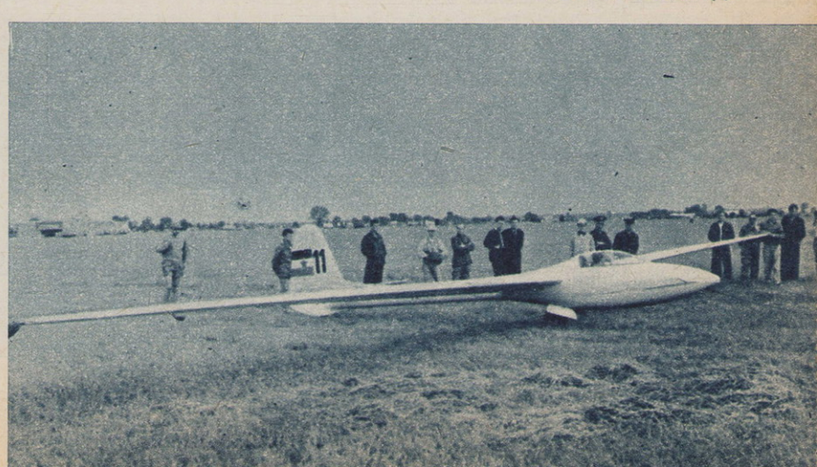
Na trasie sytuacja była nadal napięta. Obiecywanych wypiętrzonych chmur kłębiastych piloci nie doczekali się wcale. Spotykali raz po raz anemiczne cumulusy. Średnie wznoszenia podobno nie dochodziły do 1,5 m/sek. Do Leszna napływały meldunki z coraz to dalszych odcinków trasy. Pod Łęczycą wylądował Makula.

Zawodnicy lecieli zasadniczo w dwóch grupach, z których po drodze gubili się stopniowo. Wreszcie około godziny 19.00 zgłosili swoje lądowania w okolicy Łęczycy i Łowicza — Czechosłowacy, Jugosłowianie i Witek. Czołówkę dzieliła więc od Warszawy odległość około 80 km. Nie było jeszcze wiadomości od pilotów Haase, Hutha, Perssona i Deane-Drummonda.

Tymczasem lotnisko w Lesznie przeżywało dodatkowe nieprzewidziane emocje. Przechodząca tutaj burza frontowa miała bardzo gwałtowny przebieg. Huraganowy wiatr przewrócił kilka tablic informacyjnych, zerwał dachy stoiska „Motoimportu" i tarasu kawiarni, a ulewny deszcz przeszkadzał w ratowaniu niektórych wozów transportowych i namiotów przed wywróceniem. Wreszcie burza przeszła i zgłosili swoje lądowanie ostatni zawodnicy, jednak nikt nie doleciał do celu. W związku z tym konkurencja została uznana przez Komisję Sportową, jako przelot odległościowy po wyznaczonej trasie (zgodnie z regulaminem mistrzostw).

LUDWIK MISIEK

Startuje Bożidar Komac (Jugosławia) na „Meteorze". Komac w III konkurencji, wraz ze swym rodakiem Saradicem, zajął dobre miejsce szóste.
Foto: B. Koszewski (2)



Podsłuchane NA LOTNISKU Podpatrzone

O PEWNYM KLUBIE

W czasie Szybowcowych Mistrzostw Polski w Jeleniej Górze (1956 r.) zasłynęła jako fatalne miejsce Złotoryja, małe miasteczko położone o 30 km na płn.-wschód od Jeleniej Góry. W okolicy tego miasteczka wielu pilotów „wykańczało się" nie jeden raz w czasie rozgrywania konkurencji. Stało się to podstawą do założenia przez nich tzw. Klubu „Złotego ryja", zrzeszającego tych pechowców.

Pierwsza konkurencja VII Szybowcowych Mistrzostw Świata zwróciła ogólną uwagę na „złotoryjców" — trasa wyznaczonego przelotu Leszno — Jelenia Góra i z powrotem aż dwa razy przebiegała nad „gościnną" okolicą. Przebywający w Lesznie niektórzy klubowcy już po starcie zawodników do tego przelotu przypuszczali, że będą mieli zaszczyt zyskać nowych — honorowych, zagranicznych członków. Przewidywania okazały się słuszne. Złotoryja i jej okolica skorzystały z niebywałej okazji i raczej nie chlebem, lecz solą porażki w tym przelocie przyjęły aż kilkunastu zagranicznych gości.

Obecnie Klub „Złotego ryja" z racji swego rozrostu ma zamiar otworzyć stałą siedzibę w Jeleniej Górze z etatowym aparatem administracyjnym i poszukuje reprezentacyjnego kandydata na stanowisko dyrektora.

DODATKOWA KONKURENCJA — PANIE PRZODUJĄ WE WŁADANIU JĘZYKIEM

Nie zaskoczył nas wcale fakt, że większość członków ekip zagranicznych nie włada polskim językiem — wiemy przecież, że jest trudny. Jednak na lotnisku w Lesznie coraz częściej słyszy się polskie wyrazy w „interpretacji" miłych gości z całego świata. Zaczynamy te wyrazy już rozumieć, tak jak np. Anglicy i Amerykanie zaczynają domyślać się co my usiłujemy wyrazić po angielsku. Jak dotąd największe postępy w „łamaniu" języka polskiego czynią dwie sympatyczne panie z ekipy holenderskiej. Życzymy im dalszych sukcesów w tej trudnej konkurencji.

ŻARTY, ŻARTAMI...

Po treningowych sukcesach pilota Haase (NRF) na szybowcu HKS-3 i po jego zwycięstwie w pierwszej i drugiej konkurencji Mistrzostw w klasie otwartej, najbardziej dowcipni szybownicy — kibice orzekli ze znawstwem, że HKS-1 ma „odwrotną" biegunową prędkości.

Czy to prawda, panowie konstruktorzy, że nasz „Zefir" ma też taką biegunową?

WYSTAWA BREGUET'A

Przy stanowisku ekipy francuskiej urządzono pomysłową wystawę propagującą szybowce typu Breguet, ze szczególnym uwzględnieniem tzw. laminatów i innych „prefabrykatów" stosowanych przy budowie tego typu szybowców. Wystawcy udzielają szczegółowych informacji w tym kierunku oraz wręczają zainteresowanym estetyczne prospekty.

Mil. (5)

LOTY POKAZOWE SAMOLOTÓW CZECHOSŁOWACKICH

Dnia 20 czerwca o godzinie 12 rozpoczęły się na lotnisku w Lesznie loty pokazowe samolotów sportowych produkcji CSR. Maszyny te przyleciały z Międzynarodowych Targów Poznańskich. Lotów na obu samolotach dokonał pilot fabryczny zakładów Moravan Gottwaldovo, Miloslav Kocir. Zademonstrował on kolejno na maszynach Zlin 226 „Trener" i LD 40 „Meta-Sokol" krótki start i lądowanie, zwrotność samolotów w powietrzu (szczególnie pierwszego — akrobacja) oraz przelotową prędkość minimalną i maksymalną. Po zakończeniu pokazu nastąpiły dla zainteresowanych loty pasażerskie na obu maszynach.

(mal.)

CZWARTKOWA BURZA W LESZNIE

Obsługa meteo mistrzostw popełniła błąd w obliczeniach kalendarzowych o 79 dni, bo tyle dzieliło nas w czwartek od 1 kwietnia.

Na lotnisku w godzinach popołudniowych meteorolodzy ostrzegali przed mającą zaraz nadejść burzą. Ona jednak nie nadeszła. W godzinach wieczornych natomiast, gdy horyzont zrobił się czarny, a lotnisko pokrywały tumany kurzu, meteo „przepowiadało" spodziewaną burzę.

Nieprzygotowane, bo nie powiadomione w porę załogi, nie zdążyły zabezpieczyć sprzętu, wskutek czego miały miejsce takie oto obrazki:

Gdy rozszalały wiatr zaczynał podnosić daszki na stoisku „Motoimportu" i przemiłej kawiarenki, zza hangaru ruszył pierwszy wózek do transportu szybowców i nabierając w wielkim tempie szybkości, zdążał w kierunku stojących w spokoju „Warszaw".

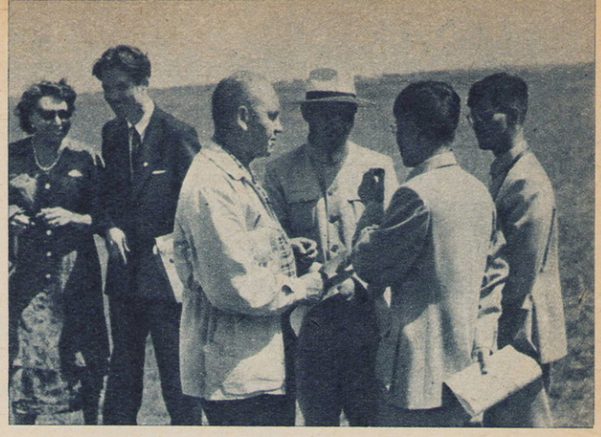
Szczęście jednak, że wózek zmienił kierunek, szczęście również, że hangar był zamknięty, bo siła uderzenia wózka w drzwi hangaru i trzask łamanych desek świadczył o tym, że gdyby drzwi były otwarte, niektórzy zawodnicy mogliby wcześniej powrócić do domu. Szczęście także, że znalazło się kilku ochotników, którzy nie zważając na huragan i przemoczone do nitki ubrania przeciwstawili się dalszym wybrykom rozszalałego wózka.

Tyle na lotnisku w Lesznie. Ale jak z przewidywaną burzą radziły sobie stacje meteo w innych rejonach? Normalnie z Warszawy wypuszczono kilka samolotów. Komunikaty meteorologiczne oczywiście były, ale nie przepowiadały takiej burzy. Bo gdyby się spodziewano, to oczywiście nie dopuszczono by, żeby kilka samolotów musiało wieczorem przymusowo lądować w przygodnym terenie z narażeniem sprzętu i bezpieczeństwa pilotów.

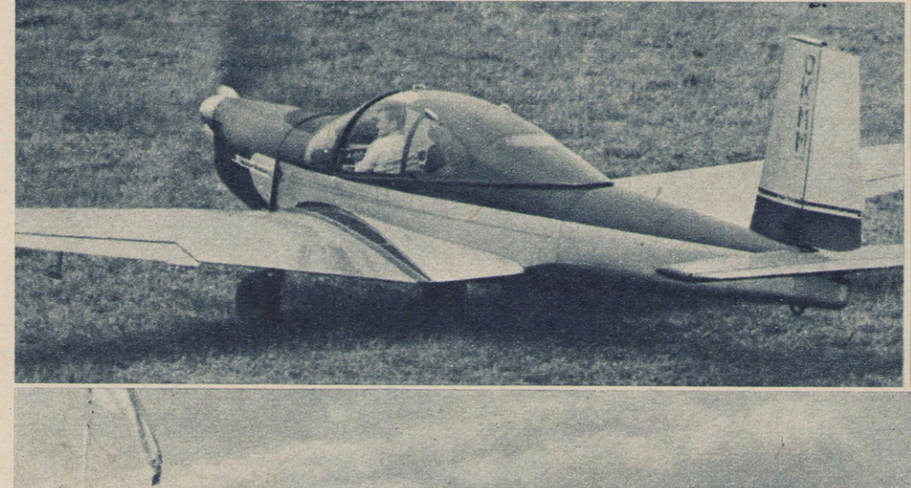
Dla niejednego z obecnych w Lesznie zagadką jest jak pilot Rawicz potrafił wyłapać kilkuminutową przerwę w nasileniu burzy i lądować na lotnisku — ale to już jego tajemnica.

Na zakończenie warto jeszcze wspomnieć, że według nieoficjalnych wiadomości nieudana konkurencja czwartkowa w dużej mierze komentowana jest jako wynik „przeliczenia" się naszych meteorologów.

(wes)



Kierownik ekipy radzieckiej Filip Wojejkow (trzeci z lewej) w rozmowie z chińskimi obserwatorami mistrzostw. Pierwsza od lewej — znana szybowniczka i rekordzistka świata Margerita Raceńska (ZSRR) w rozmowie z młodym konstruktorem radzieckim.



Z lewej: Czechosłowacki samolot sportowy LD-40 „Meta-Sokol", który wykonał w Lesznie loty pokazowe.

Jednego z pięknych popołudni na estradzie obok jadalni popisywały się ludowe zespoły pieśni i tańca z Wielkopolski.

III MISTRZOSTWA POLSKI

MODELI LATAJĄCYCH • MODELI LATAJĄCYCH • MODELI LATAJĄCYCH

Jedynaczka mistrzostw Maria Radulska (Wrocław) w ubiegłym roku na Ogólnopolskich Zawodach Modeli Latających zajęła VII miejsce w kat. gumówek, a obecnie XIV. Wobec poważnej stawki zawodników duży to sukces.

Stanisław Płodzień (z lewej) nauczyciel z Łąki k. Rzeszowa już drugi raz startuje na mist zostwach. Zajął XXIX miejsce. Modelarstwem interesuje się już 25 lat, a 9 lat jest instruktorem I klasy.

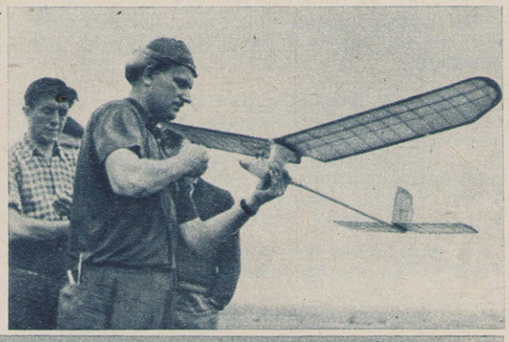
Najbardziej pomysłowe modele przywiozła ekipa krakowska. Oto model Bolesława Degiera przy ceremonii ważenia silnika gumowego. Modele tego typu mieli wszyscy członkowie ekipy krakowskiej.

W oczekiwaniu na start własnego modelu dobrze jest popatrzeć na loty współzawodników. Niżej: kolejka szybowników przed stolikiem sędziowskim. Pogoda tu specjalnie, jak widać ze zdjęcia, nie dopisała.

Mistrz Polski na rok 1958 w kat. modeli z napędem mechanicznym — inż. Wiesław Schier z Warszawy. Jak wiadomo, Schier w roku ubiegłym również zdobył tytuł mistrzowski. Gratulujemy!

Główny komisarz sportowy prezes Aeroklubu Śląskiego Stanisław Michniewski na swoim punkcie dowodzenia z mikrofonem w ręku. Uwaga — druga kolejka startów. Rakieta w górę!

Zawodnicy prześcigali się w tym roku w bardzo pomysłowym wykonawstwie modeli i ich „oprawie graficznej". Oto zawodnik łódzki z pięknym szybowcem, na którego skrzydle — kot goni myszkę;



Zdjęcia PAWEŁ ELSZTEIN

Powyżej — z lewej: St. Górski demonstrował model z metalowym kadłubem. Z prawej: Warszawiacy — Schier, Niestoj i Jastrzębski przygotowują model Niestoja do nowego maksimum. A niżej: Wóz Aeroklubu Warszawskiego, jako baza ekipy stołecznej. Może wkrótce każdy aeroklub tak będzie dbał o swoich reprezentantów!

AEROSVET

Zaproszony przez naszą redakcję na Mistrzostwa w Lesznie zastępca redaktora naczelnego jugosłowiańskiego tygodnika lotniczego „AEROSVET" — Danilo Radosavljević, na życzenie naszej redakcji opracował dla Czytelników „Skrzydlatej" tę stronę, która pod hasłem

„AEROSVET" dla „SKRZYDLATEJ POLSKI

mamy teraz przyjemność zaprezentować.
(red)

Z prawej: Danilo Radosavljević

Ekipa Jugosławii defiluje podczas otwarcia mistrzostw.

JUGOSŁOWIANIE NA MISTRZOSTWACH

NASZE zgodne stwierdzenie: organizacja mistrzostw jest taka, jaką tylko można sobie życzyć. Wszystko jest na poziomie: począwszy od zakwaterowania i wyżywienia, aż do startu. Nas, Jugosłowian, szczególnie cieszy to, że w Polsce znaleźliśmy serdeczne i przyjacielskie przyjęcie, zrozumienie i pomoc kierownictwa Aeroklubu PRL.

Oto co mówi o tym kierownik ekipy jugosłowiańskiej, sekretarz generalny Vazduhoplovnog Saveza Jugoslavije — **NEBOJSA KOVACEVIĆ:**

— Ekipa jugosłowiańska jest znacznie silniejsza niż w latach ubiegłych. Szybowce jak i piloci reprezentują wysoki poziom. Do tego trzeba dodać i życzliwość kierownictwa Aeroklubu PRL, które w ramach współpracy naszych dwóch organizacji umożliwiło jak najlepsze przygotowanie do tych trudnych zawodów.

Tegoroczne mistrzostwa szybowcowe uważam za jedną z najlepszych imprez tego rodzaju. Należy pdokreślić szczególnie wysoki poziom organizacyjny mistrzostw oraz wysoki poziom startujących pilotów. Bez względu na to kto ostatecznie wygra można być przekonanym, że będzie to naprawdę obiektywny zwycięzca w każdej z obu klas.

EKIPA JUGOSŁOWIAŃSKA

Nasza drużyna składa się z 21 osób, w tym 4 pilotów: Aleksander Saradić („Meteor-57"), Bożidar Komac („Meteor-57"), Vasilije Stepanović („Ilindenka 1-T") i Zvonimir Rain („Ilindenka 1-T"). Drużyna jugosłowiańska została wybrana na podstawie wyników mistrzostw krajowych 1957 r., w oparciu o zasadę: pierwsi na mistrzostwach krajowych Jugosławii, Polski i Węgier.

Kto reprezentuje Jugosławię:

ALEKSANDER SARAĐIĆ, lata w klasie otwartej na „Meteorze". Mistrz Jugosławii w r. 1950. Jego sukcesy: czwarte miejsce na mistrzostwach we Francji (1956 r) i pierwsze na mistrzostwach krajowych Węgier. Posiadacz złotej odznaki z dwoma diamentami. Jest to pilot bardzo śmiały, a przy tym świetnie przygotowany. O nim mówiono we Francji, że: „Całe mistrzostwa przebył w chmurach". I rzeczywiście, Saradić jest mistrzem w pilotażu na ślepo. Zapytany co myśli o mistrzostwach, odrzekł: — **Życzę sobie jednego „kongestusa" lub „kumulonimbusa". Mistrzostwa są dynamiczne ale nie są podniecające.**

BOŽIDAR KOMAC, również lata na „Meteorze". Jest to wszechstronny rekordzista jugosłowiański i mistrz kraju. Posiada złotą odznakę z trzema diamentami. Ma największą ilość wylatanych godzin na szybowcach — ponad 1 300. Podczas treningu w Lesznie ustanowił 3 rekordy Jugosławii, w tym 1 międzynarodowy.

— Ach, gdyby na zawodach były takie warunki meteo jak na treningu — z żalem mówi Komac, a po chwili dodaje: — **Nie warto stawiać jakichkolwiek prognoz na temat zwycięzcy. Zostawmy to na koniec zawodów.**

V. Stepanović **Z. Rain**

VASILIJE STEPANOVIC, lata na „Ilindence". Mistrz Jugosławii w roku 1957. Posiadacz złotej odznaki z jednym diamentem.

— Znów korzystamy z gościnności polskich przyjaciół — mówi Stepanović. — W roku ubiegłym brałem udział w mistrzostwach Polski. Pierwsze wrażenia po powtórnym przybyciu do Leszna: nie mogłem poznać tego lotniska. Obecny wygląd Leszna jest naprawdę bardzo przyjemny. To świadczy, że mistrzostwa przygotowano z pedantyczną troskliwością, jednym słowem: pięknie. Cóż powiem o szybownictwie? W obu kategoriach walka jest bardzo zacięta.

ZVONIMIR RAIN, lata na „Ilindence". W Jugosławii nazywają go „wiecznie drugim". Był drugim na mistrzostwach krajowych, ale pierwszym wraz z Komacem na mistrzostwach świata Wielkiej Brytanii w 1954 r (w klasie szybowców dwumiejscowych), wyprzedzając następnego zawodnika, Włocha, o przeszło 1 500 punktów. Rain posiada złotą odznakę z trzema diamentami.

— **Mam pecha** — uśmiecha się Rain na pytanie co sądzi o mistrzostwach. — **Kręcę się gdzieś za pierwszą piątką. Witkowi, którego uważam za faworyta mistrzostw w klasie szybowców „standart", życzę wielu szczęść. Mówię szczęść, mimo że wielu powiada, po prostu szczęścia, ale dobremu pilotowi jedno szczęście jest potrzebne w walce, drugie — aby starczyło do końca zawodów.**

Tyle o jugosłowiańskiej ekipie, zawodach i naszym w nich udziale. Pozostaje tylko jeszcze raz podziękować za serdeczne i przyjacielskie przyjęcie w Polsce, której gościnność długo będziemy pamiętać.

DANILO RADOSAVLJEVIĆ
„Aerosvet" — Belgrad

„Meteor" Saradica, po przeglądzie technicznym, wędruje do wozu transportowego.
Foto: B. Koszewski (7)

A. Saradić
B. Komac

AVIATION Magazine

Strona ta została przygotowana specjalnie dla Czytelników „Skrzydlatej Polski" przez redaktora znanego francuskiego czasopisma „AVIATION MAGAZINE" pana Jacques MARMAIN, który przebywał na mistrzostwach w Lesznie jako gość naszego tygodnika. Pan J. Marmain jest pilotem samolotowym i szybowcowym (jego małżonka również), liczy 33 lata i ma troje dzieci. Obok zamieszczamy jego karykaturę, uchwyconą przez J. Ciszewskiego.

LOTNICTWO SPORTOWE WE FRANCJI

KORZYSTAJĄC z tego, że „Skrzydlata Polska" otworzyła nam gościnnie swoje kolumny, chcieliśmy przedstawić na tej stronie polskim Czytelnikom, w zwięzłej formie, nasze spostrzeżenia odnośnie organizacji lotnictwa sportowego we Francji. W tym celu przeprowadziliśmy wyłącznie dla Was wywiad z **p. AGESILAS**, dyrektorem SFASA, który przybył do Leszna, aby być obecnym na VII Szybowcowych Mistrzostwach Świata i VII Kongresie OSTIV.

PYTANIE: Panie Dyrektorze, czy mógłby Pan przedstawić dla naszych polskich przyjaciół obecną organizację sportu lotniczego we Francji?

ODPOWIEDŹ: Sporty lotnicze we Francji są kontrolowane przez organ państwowy SFASA (Service de la Formation Aéronautique et des Sports Aériens). Organizacja ta podlega Ministerstwu Transportu i Robót Publicznych. Organizacja opiekuje się i kontroluje działalność lotnictwa sportowego: modelarstwa, szybownictwa, sportu samolotowego (w klubach), turystyki powietrznej (prywatnej) i spadochroniarstwa. Kontroluje również dwie organizacje prywatne: Aeroklub Francuski (Aero Club de France) i Narodową Organizację Lotniczą (Féderation Nationale Aéronautique).

Aeroklub Francuski, reprezentowany w FAI, zapewnia swoim członkom prawa sportowe (homologacja rekordów, nominacje komisarzy sportowych itp.). Narodowa Federacja Lotnicza jest pewnego rodzaju syndykatem wszystkich aeroklubów.

PYTANIE: Jak przedstawia się działalność sportów lotniczych?

ODPOWIEDŹ: Od 1945 r. uprawianie sportów lotniczych nabrało we Francji dużego rozmachu. Obecnie mamy 300 czynnych aeroklubów, 100 ośrodków szybowcowych i 10 międzyklubowych ośrodków spadochronowych.

Jeżeli zajrzymy w dane statystyczne z roku 1957, możemy z dumą przedstawić następujące wyniki:

— 200 000 godzin lotów samolotowych
— 2 500 wydanych licencji pilotów sportowych
— 85 000 godzin lotów szybowcowych.

Nasi spadochroniarze wykonali w 1957 r. ponad 20 000 skoków.

Nasz park samolotowy liczy obecnie 3 000 maszyn sportowych, w tym 500 samolotów typu „Jodel". Posiadamy także 1 500 szybowców. Jeżeli chodzi o modelarstwo, to 3 000 modelarni grupuje około 50 000 młodzieży.

PYTANIE: Jaki jest zasadniczy cel działania SFASA?

Pan M. Agesilas wygłasza referat podczas otwarcia VII Kongresu OSTIV w Polsce.

ODPOWIEDŹ: Uważamy, że sporty lotnicze są doskonałym sposobem zorganizowania młodzieży. Dlatego też czynimy duży wysiłek propagandowy, który zaczyna się już w szkole podstawowej, poprzez modelarstwo. Następnie młodzi ludzie mogą zapisać się do wybranego przez siebie aeroklubu. Jeżeli ktoś życzy sobie doskonalić się w ulubionej dziedzinie sportu lotniczego, wówczas zgłasza się do jednego z następujących ośrodków:

St. Yan — dla pilotażu samolotowego
St. Auban — dla szybownictwa
Biscarosse — dla spadochroniarstwa.
Ośrodek Challes-les-Eaux jest przeznaczony do szkolenia instruktorów.

Należy również zaznaczyć, że ośrodek St. Yan zaczyna w tym roku szkolić również pilotów zawodowych.

PYTANIE: Ponieważ czytelnicy „Skrzydlatej Polski" interesują się szczególnie szybownictwem, czy mógłby Pan, Panie Dyrektorze, rozwinąć szerzej ten temat?

ODPOWIEDŹ: Bezpośrednio po wojnie państwo uczyniło duży wysiłek finansowy, zaopatrując aerokluby w sprzęt. W ten sposób powstało 150 ośrodków szybowcowych, wyposażonych w 2 000 szybowców.

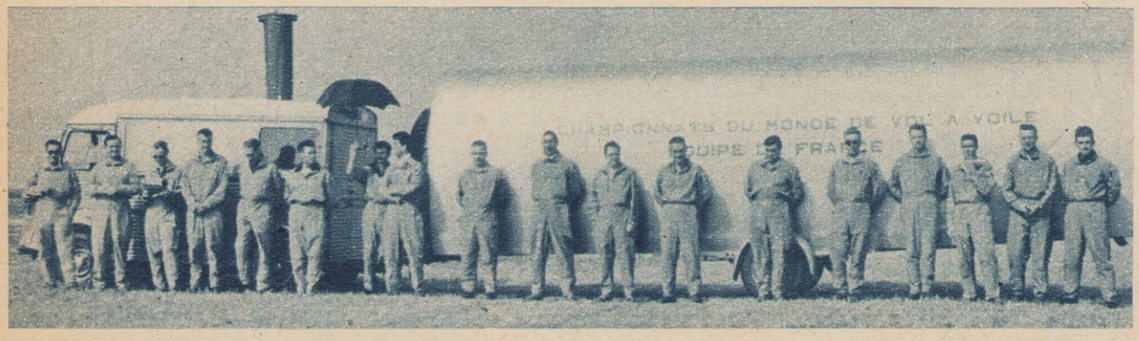
W stosunkowo krótkim czasie okazało się, że opłaca się koncentrować sprzęt w większych ilościach, celem lepszego jego wykorzystania i konserwacji. Dlatego też zaczęliśmy zmniejszać liczbę ośrodków.

Obecnie Francja posiada 7000—8000 czynnych pilotów szybowcowych. Jeżeli chodzi o sprzęt, chcieliśmy również zmniejszyć znacznie ilość używanych typów szybowców. Do tej pory uczeń był najpierw szkolony na dwumiejscowym szybowcu szkolnym C-800. Następnie był laszowany na szybowiec typu „Emouchet" lub „N-1300". Później dostawał szybowiec przejściowy „Castel-310", a wreszcie szybowce wyczynowe „N-2000", „Air-100" lub „Breguet 900/901".

Do holowania przebudowujemy pewną ilość samolotów typu „Stampe SV-4 C", wzmacniając konstrukcję kadłuba i zaopatrując go w silnik „Potez" o mocy 220 KM. Ten nadmiar mocy uczyni samolot bardziej ekonomicznym.

Zakończyłbym ten przegląd wzmianką o sekcji naukowej, którą utworzyliśmy niedawno w St. Auban (Dyrektor: p. Landi, który jest także kierownikiem ekipy francuskiej w Lesznie, służba meteorologiczna: p. Gerbier, również znajdujący się w Lesznie). W tymże ośrodku pogłębiamy wiadomości o lotach falowych, podczas których nasi piloci osiągnęli w bieżącym roku tak piękne wyczyny. Tutaj wypróbujemy szybowiec stratosferyczny „Breguet-903" z kabiną ciśnieniową.

JACQUES MARMAIN
AVIATION MAGAZINE — PARYŻ



Od lewej do prawej: Jules LANDI, kierownik ekipy francuskiej; Maxime LAMORT, zastępca kierownika; Jean Paul WEISS, pilot Breguet 901S; Michel MARCHAND i Rene FONTEILLES, pilot Breguet 904S; Camille LABAR, pilot Breguet 905; Jean WALLON trzyma parasol osłaniający Daniela BARBERĘ, pilota Breguet 901S; Norbert GERBIER, kierownik służby meteo; Louis TRUBERT, Jean CAYLA, Jacques AUBRIOT, Robert EVEILLARD, Jean LAMORT, Gilbert BECKER, René JOLYOT, Georges SUTREN i Paul BRECHARD stanowią personel pomocniczy (wszyscy są pilotami szybowcowymi).

Echa

MASKOTKA BARBERY

Zawodnik francuski Barbera nie rozstaje się nigdy ze swoją maskotką — małym niedźwiadkiem.

Pewnego dnia, w Saint-Quentin, Barbera zauważył na wystawie sklepu przemiłego niedźwiadka, którego zakupił i przesłał żonie, przebywającej na praktyce w szkole pilotów holujących w Challes-les-Eaux. Od tego czasu za każdym razem, gdy Barbera wyjeżdża na zawody, otrzymuje od swej małżonki małego misia. Maskotka ta jest właściwie symbolem miłości dwojga młodych ludzi. Trzeba dodać, że niedźwiadek nazywa się Jacqueline, tak jak i małżonka p. Barbery.

NARODZINY „FAUVETTE"

Szybowiec francuski w klasie standart, Breguet-905 „Fauvette" (po polsku — ptaszek „gajówka") zwrócił na siebie powszechną uwagę. Oto kilka nieznanych szczegółów o „Fauvette".

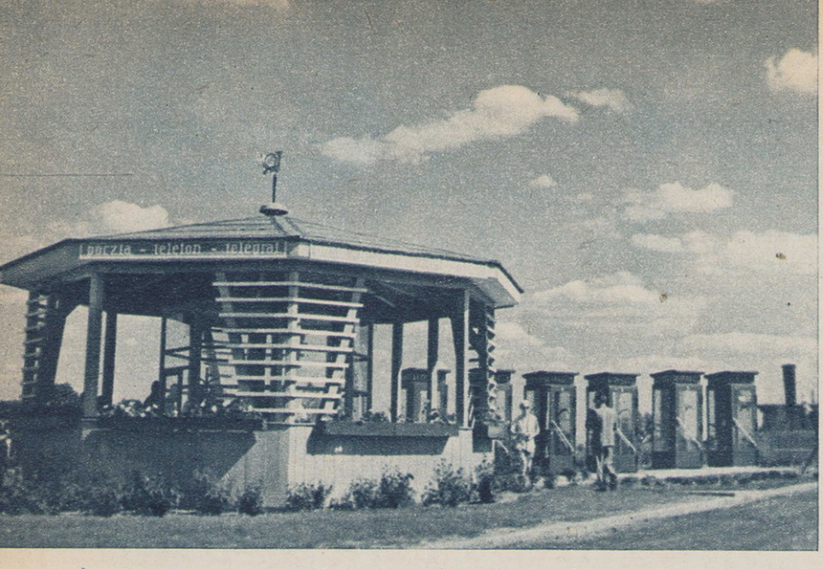
Prace projektowe nad Breguet-905 rozpoczęto 15 grudnia 1957 r. Prototyp odbył pierwszy lot 15 kwietnia 1958 r., a więc dokładnie po 4 miesiącach. Prototyp ten, pilotowany przez zawodnika Labar na mistrzostwach w Lesznie, miał za sobą zaledwie 20 godzin lotu. W szybowcu „Fauvette" zastosowano szeroko nowe materiały — plastyki (przód kadłuba, końce skrzydeł, osłona połączenia skrzydeł, osłona podwozia i usterzenia) oraz konstrukcję przekładkową (sklejka + plastyk) w kesonach skrzydeł i usterzenia oraz tylnej części kadłuba. Elementy przekładkowe były wykonane w komorach podciśnieniowych. Po raz pierwszy zastosowano oszklenie kabiny bez okuć i części metalowych. W październiku br. rozpocznie się produkcja seryjna tej maszyny na zamówienia krajowe i zagraniczne.

Szybowiec „Fauvette" będzie dostarczony zarówno w postaci gotowej do lotu, jak i skrzyni — zestawu prefabrykatów do budowy amatorskiej. W tym przypadku pracochłonność montażu wyniesie 400 godzin. Skrzynia zawierająca zestaw części jest tak opracowana, że służy równocześnie jako deska montażowa.

NIEOCZEKIWANY LOT

W czwartek 19 czerwca nad terenem Leszna przeszła gwałtowna burza, połączona z opadami i huraganem o prędkości dochodzącej do 120 km/h.

W tym czasie redaktorzy „Skrzydlatej Polski" i niżej podpisany specjalny wysłannik „Aviation Magazine", wykorzystując znajomość techniki lotów na latawcach w starożytności, skutecznie odpierali atak huraganu. Trzeba ich było widzieć uczepionych u masztów ogromnego namiotu! Ostatecznie namiot został uratowany i skończyło się na przemoczeniu nóg.



Efektowny i — co najważniejsze — praktycznie pomyślany pawilonik pocztowy na terenie mistrzostw. W głębi po prawej widać rząd kabin telefonicznych.

GOSPODARZE O MISTRZOSTWACH

BOLESŁAW ŁABNO — szef służby operacyjnej

Służba operacyjna zrobiła wszystko, aby ułatwić łączność i szybką informację zawodnikom i wszystkim zainteresowanym. Mamy pięć stanowisk, z których każde jest obsługiwane w pięciu językach. Komunikaty ogłaszamy conajmniej w trzech językach. Po otrzymaniu wiadomości o wylądowaniu szybowca, oznaczamy jego położenie na specjalnej mapie. Natychmiast też wysyła się po niego samochód. Zawodnicy lądujący w terenie mają pisma upoważniające ich do korzystania z telefonu w pierwszej kolejności. Rozmowy telefoniczne są bezpłatne.

ZBIGNIEW CHMIELEWSKI — kierownik sekretariatu mistrzostw

Niektóre rzeczy można by usprawnić. Na przykład: początkowo było za mało tłumaczy, co wnosiło często chaos. Poza tym jest chyba trochę za nudno. Miasto właściwie nie zabezpiecza rozrywek, a na miejscu nie dajemy odpowiedniej ilości filmów czy innych imprez. Jeśli chodzi o sekretariat, to mieliśmy potworną robotę w okresie przyjęć poszczególnych ekip. Prace jednak zorganizowaliśmy sobie dość dobrze. Przyjęcie jednej ekipy nie trwało w zasadzie dłużej niż 20 minut. Namioty i łóżka były przygotowane. Zawodnicy otrzymywali koperty, w których m. in. był informator, schemat lotniska, karta wyżywieniowa i uczestnictwa oraz inne informacje niezbędne do odpowiedniego poruszania się na lotnisku.

TADEUSZ CZYSTAW — kierownik sekcji osprzętu

Sądzę, że za dużo jest chyba osób w administracji. Moja sekcja jest dobrze wyposażona. Jeszcze bardziej usprawniłoby nam pracę posiadanie warsztatu precyzyjnego. Służbę pełnimy przez 24 godziny. Stosunki z zawodnikami ułożyły się w sposób miły i koleżeński. Za wiele wykonanych już usług otrzymaliśmy specjalne podziękowania, a między innymi od Belgów, ekipy NRF, Amerykanów, Jugosłowian i Nowozelandczyków. Interesujemy się też wyposażeniem technicznym poszczególnych ekip. Na uwagę zasługują przede wszystkim angielski elektryczny wariometr i aparatura tlenowa oraz niemiecki sztuczny horyzont.

WACŁAW KOZIELSKI — szef pilotów holujących

Dla mnie mistrzostwa rozpoczęły się już bardzo dawno. Praca była podzielona na trzy etapy: przygotowanie sprzętu i pilotów, przebazowanie szybowców i samolotów, ułożenie programu pokazów i obsadzenie stanowisk odpowiednimi osobami. Co do pokazów w dniu otwarcia to uważam, że były udane. Wszystkie środki jakimi dysponowałem były wykorzystane. Do holowania mam wystarczającą ilość samolotów, natomiast trochę za mało mechaników. Praktycznie jeden mechanik obsługuje dwa samoloty. Pracę dezorganizują mi trochę loty zlecone. W tej chwili usunęliśmy trudności w holowaniu, które zresztą wynikały ze strony szybowników. Pilot samolotowy z szybownikiem nie znali nawzajem jakichś własnych cech pilotażowych i to trochę komplikowało pracę. Teraz praca przebiega płynnie, nikt nikomu nie przeszkadza, bezpieczeństwo jest zapewnione.

WŁADYSŁAW JANICA — kierownik techniczny mistrzostw

Goście zagraniczni są zadowoleni z naszej pracy. Wyposażeni jesteśmy w niezbędny park maszynowy. Po powrocie zawodników z przelotów sprawdzamy szybowce, wozy transportowe, samochody. Jak trzeba — pracujemy całą noc, aby na rano cały sprzęt był gotowy do akcji. Z naszej winy jeszcze nie było żadnego opóźnienia w startach. Jesteśmy do dyspozycji przez całą dobę. Mamy także specjalny samochód techniczny, którym w razie potrzeby możemy wyjechać na trasę przelotu. Przygotowania nasze rozwinięte były w takiej skali, że w tej chwili nie grożą nam żadne niespodzianki. I tak na przykład daliśmy ekipie ZSRR samochody „Lublin" do transportu. Magazyn też jest dobrze zaopatrzony i życzenia ekip są zawsze spełniane.

ZBIGNIEW KWIATEK — pil. sam. I klasy (holujący)

Jeżeli przestrzega się wskazówek służby startowej, to nie ma zasadniczych trudności w holowaniu. Mnie osobiście nic się nie zdarzyło... ciekawego. Ale moi koledzy mieli takie historie jak zadzieranie liną ogona samolotu przez szybowiec. Wynikało to z tego, że zawodnicy zagraniczni nie są przyzwyczajeni do tak krótkich linek holowniczych. Ponadto u nas holuje się z większą prędkością niż oni są przyzwyczajeni. Toteż przed startem wielu z nich prosi o taką prędkość, która mu najbardziej odpowiada. Wobec tego każdy start odbywa się właściwie z inną prędkością. Nie narzekają jednak na nas, a przeciwnie, wyrażają często swoje zadowolenie. Mają też dobre zdanie o „Junaku-2", który jak się przekonali już służy nie tylko do holowania.

ZENON KORSAK — kierownik sekcji elektro-radio

Nie byliśmy przygotowani na wykonywanie remontów aparatów ekip zagranicznych, ponieważ nie wiedzieliśmy w jaki sprzęt będą one wyposażone. Okazało się, że to czym dysponujemy w zupełności wystarcza, również do wykonywania poważniejszych napraw. Już w pierwszym dniu mistrzostw naprawiliśmy radiostację amerykańską, ultrakrótką, typowo szybowcową. Zamontowaliśmy też antenę ekipie jugosłowiańskiej. Do tej chwili zauważyłem, że samowystarczalne pod tym względem są ekipy Francji i NRF. Zarówno wyposażenie jak i obsługa są na wysokim poziomie. Polska ekipa jest także dobrze wyposażona. Mankamentem może jest tylko osprzęt, który mógłby być lepszy. W celu szybkiego porozumienia się, nawiązania szybkiej łączności — oddaliśmy radiostacjom poszczególnych ekip wszystkie możliwe fale radiowe. To jest jedna z najważniejszych pomocy jakiej udzieliliśmy naszym gościom.

prof. WŁADYSŁAW PARCZEWSKI — kierownik ekipy meteorologicznej mistrzostw

st. synoptyk WIKTOR GORCZYŃSKI — z-ca kierownika ekipy

Najpierw ogólnie o mistrzostwach. Przede wszystkim uderza fakt wysokiej motoryzacji i mechanizacji oraz bardzo sprawna służba startowa. Dzięki temu ostatniemu, dajemy zawodnikom identyczne warunki meteorologiczne do przelotów. Poza tym dobrze się stało, że na kongresie OSTIV omawia się sprawę jet stream'u, w czym zagranica jest zaawansowana. Jeżeli nie chcemy być opóźnieni w meteorologii szybowcowej, musimy też się tym zagadnieniem zająć. Ważną rzeczą jest też zastosowanie łączności dalekopisowej, co umożliwiło nam robienie map synoptycznych z wyższych warstw atmosfery. Ekipy były zadowolone, że podajemy im dokładne kierunki wiatrów. Amerykanie składali nam specjalne podziękowanie. Warunki do pracy mamy zresztą dobre. Pracujemy we własnym budynku. Urządzamy wspólne odprawy z meteorologami innych ekip, wymieniamy doświadczenia. Służba meteorologiczna nie wypowiada swego zdania co do konkurencji, o tym decyduje kierownictwo mistrzostw.

JÓZEF STASISZYN — kierownik stołówki

Rokrocznie organizuję przyjęcia z okazji Święta Lotnictwa, lecz tak dużą ilość osób żywię po raz pierwszy. Wydajemy codziennie posiłki dla około 650 osób. Personel nasz składa się z 107 osób. Są to szefowie kuchni, kuchmistrze, kelnerki, sprzątaczki i inni pomocnicy fizyczni. Jesteśmy dobrze zabezpieczeni pod względem fachowym, czego dowodem jest ogólne zadowolenie z wyżywienia. Jadłospisy uzgadniamy z lekarzami. Całodzienne wyżywienie ma około 6 000—7 000 kalorii. Oprócz tego piloci otrzymują na starcie paczki z czekoladą, szynką, bułkami, masłem i owocami. Dzienne spożycie owoców wynosi — na przykład truskawek — około 200 kilogramów, mięsa do 120 kilogramów, ryb 150, oranżady, wody sodowej i innych napojów około 2 000 butelek. Jeżeli są jakieś życzenia nawet od poszczególnych osób, chętnie je spełniamy. Nasza największa trudność polega na tym, że mamy bardzo małe zaplecze kuchenne. Tylko dzięki ofiarnej pracy personelu możemy podołać swym obowiązkom.

kpt. STANISŁAW MAZUR — komendant ochrony przeciwpożarowej mistrzostw

W swojej pracy nie jesteśmy nastawieni tylko na gaszenie pożarów. Podczas burzy w nocy z 18 na 19 czerwca udzieliliśmy pomocy w ratowaniu sprzętu i namiotów, które zalewane były wodą, odprowadziliśmy z terenu też wody opadowe (deszcz). Mamy 24 strażaków oraz dwa samochody pożarnicze BSA, dostosowane między innymi do gaszenia sprzętu lotniczego. Specjalną uwagę zwracamy podczas upałów na starcie samolotowym. Aby nie wybuchł pożar, moczymy kilkakrotnie w ciągu dnia trawę. W pracy nie mamy specjalnych trudności. Kierownictwo mistrzostw właściwie zachowuje względy bezpieczeństwa przeciwpożarowego. Poza tym mam pewne doświadczenie, gdyż zabezpieczałem pod względem bezpieczeństwa przeciwpożarowego Międzynarodowe Zawody Szybowcowe w 1951 roku.

dr JERZY BIBRICH — szef służby zdrowia mistrzostw

Powiem bardzo krótko. Wydaje mi się, że dobrze spełniamy tutaj swoją rolę. Dotychczas udzieliliśmy pomocy ponad 400 pacjentom. Mieliśmy także kilka wypadków chorób kwalifikujących się do leczenia szpitalnego. Były to między innymi grypa i zakażenie. Zaopatrzeni jesteśmy dość dobrze. Personel lekarski jest na wysokim poziomie.

(star.)

Tak wygląda fronton wielkiej jadalni na lotnisku. Foto: B. Koszewski (2)

KRONIKA LOTNICTWA SPORTOWEGO

8 DIAMENTÓW W JEDNYM DNIU

JÓZEF SITARSKI TELEFONUJE Z LISICH KĄTÓW

Dnia 12 czerwca br. o godzinie 12.00 wystartowało z lotniska Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Lisich Kątach 10 pilotów do Mirosławic, udając się na przelot docelowy. Przelot zakończył się dużym sukcesem pilotów. Ośmiu z nich dotarło do lotniska docelowego zdobywając w ten sposób diamenty. Z pozostałych dwóch, jeden wylądował w Ligocie Dolnej, drugi w miejscowości Mieczków. Zdobyli oni warunki do Złotej Odznaki Szybowcowej.

A oto nazwiska szybowników — zdobywców diamentów: Bogusław Cieszkowski (Aeroklub Gliwicki), Józef Kuczyński, Henryk Golubiewski, Czesław Zalewski (wszyscy z Aeroklubu Białostockiego), Antoni Janicki (Aeroklub Wrocławski), Edward Łysakowski i Zygmunt Zalewski (Aeroklub Warszawski) oraz **Borys Cijan** — znany w Polsce jugosłowiański inżynier, przebywający obecnie w naszym kraju na Kongresie OSTIV.

Warunki do Złotej Odznaki Szybowcowej zdobyli: Zdzisław Szczucki z Aeroklubu Wrocławskiego i Maria Stryczek z Aeroklubu Krakowskiego.

SPADOCHRONIARZE USTANOWILI NOWY REKORD KRAJOWY

Dnia 13 czerwca br. skoczkowie spadochronowi Aeroklubu Warszawskiego: Romana Skatulska i Witold Tracz ustanowili nowy rekord krajowy w konkurencji skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronu z wysokości 8 170 m (wg. wskazań wysokościomierza pokładowego). Pilotami samolotu komunikacyjnego typu CSS-12 o znakach SP-BAR, produkcji polskiej byli inżynierowie A. Abłamowicz i R. Lewandowski.

Samolot wystartował z lotniska na Okęciu o godz. 18.50. Na wysokości 4 500 m skoczkowie założyli maski tlenowe i odbezpieczyli automaty. Samopoczucie mieli bardzo dobre. Wyskok nastąpił 8 km na północ od Nasielska, przy prędkości przyrządowej V = 170 km/h, co odpowiada prędkości rzeczywistej 270 km/h. Samolot spisywał się bardzo dobrze. Skoczków obserwowano przez lornetę od momentu wyskoku.

W Nasielsku oczekiwał skoczków samolot CSS-13 z pilotem Z. Dudzikiem — szefem wyszkolenia Aeroklubu Warszawskiego, samochód z obsługą lekarską i radiostacja, która utrzymywała łączność z samolotem wywożącym.

IV SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI JUNIORÓW

IV Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów odbędą się w dniach od 14 do 28 lipca br. na lotnisku Aeroklubu Kieleckiego w Masłowie. Uczestnikami mistrzostw mogą być piloci szybowcowi II klasy, którzy do dnia 14 lipca 1958 r. nie przekroczą 21 lat życia. Zakwalifikowanie zawodników nastąpi na podstawie wyników Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o Memoriał R. Bitnera, uzyskanych w czasie od 20.V.57 r. do 31.V.58 r. oraz na podstawie punktacji uzupełniającej, obowiązującej do dnia 7 lipca 1958 r. włącznie. Zgłoszenia w punktacji uzupełniającej należy nadsyłać do dnia 9 lipca 58 r. w Wydziale Sportu APRL.

W mistrzostwach weźmie udział 10—20 zawodników, przy czym wszyscy startować będą na szybowcach typu „Mucha" z aeroklubów macierzystych. Obowiązywać będzie punktacja VII SMS. Transport powrotny zapewni organizator przy pomocy samolotów i wozów transportowych.

W celu umożliwienia młodym pilotom zakwalifikowanie się do IV SMPJ, obok punktacji wyczynów wg regulaminu Zawodów o Memoriał R. Bitnera, podano punktację uzupełniającą, obniżającą dolną granicę punktowanych wyczynów.

W punktacji za przelot otwarty 500 km wg regulaminu Całorocznych Zawodów o Memoriał R. Bitnera, pilot otrzymuje 3 000 pkt premii + 10 pkt za każdy następny, pełny kilometr przelotu. W punktacji uzupełniającej: 3 000 pkt — 10 pkt za każdy brakujący kilometr do 500 km przelotu otwartego. Przy tej punktacji, dolna granica przelotu otwartego przy której pilot otrzymuje zero punktów, obniża się do 200 km.

Za przelot docelowy (300 km) w zawodach R. Bitnera, pilot otrzymuje 1 000 + 14 pkt za każdy następny pełny kilometr przelotu docelowego. Punktacja uzupełniająca: 1 000 pkt — 10 pkt za każdy brakujący 1 km przelotu docelowego do 300 km. Najkrótsza odległość przelotu docelowego podlegająca punktacji wynosi więc ponad 200 km.

Podobnie ma się rzecz z punktacją przelotów docelowo-powrotnych i przelotów prędkościowych na trasie trójkąta.

SPORT BALONOWY OŻYWIA SIĘ

ROZMAWIAMY Z KIEROWNIKIEM SEKCJI BALONOWEJ APRL — FRANCISZKIEM HYNKIEM

W marcu ubr. została powołana przy Zarządzie Aeroklubu PRL Komisja Balonowa, której naczelnym zadaniem były prace nad rozwojem baloniarstwa w Polsce. Lecz jeszcze przed tym dzięki inicjatywie starszych działaczy i pilotów balonowych, przedsięwzięto szereg różnych prac, a m. in. budowę pierwszego po wojnie balonu wolnego „Syrena". Powstał on z balonów zaporowych podarowanych przez wojsko. Niestety, po paru miesiącach został zniszczony w podizdebskim lesie.

1 czerwca br. odbył się w Warszawie start drugiego balonu nazwanego „Poznań". Zwróciliśmy się zatem do kierownika Sekcji Balonowej, Franciszka Hynka z prośbą o udzielenie nam kilku informacji dotyczących ostatnich prac sekcji.

— Proszę pana, „Skrzydlata" opublikowała komunikat o starcie balonu „Poznań". Chcielibyśmy jednak zapoznać Czytelników z bardziej szczegółowymi danymi balonu. Czy może je Pan podać?

— Z przyjemnością. Otóż „Poznań" ma pojemność 2 200 m³, wysokość 25 m i średnicę 16 metrów i 14 centymetrów. Ciężar własny balonu wynosi 350 kilogramów a jego udźwig użyteczny, przy wypełnieniu gazem świetlnym, sięga 1 100 kilogramów. Zastosowaliśmy także kilka nowych rozwiązań technicznych niektórych urządzeń. I tak, zamiast dotychczas stosowanego rozrywacza szczelinowego, zastosowaliśmy po raz pierwszy w kraju rozrywacz o kształcie trójkąta. Jest on od tamtego bardziej skuteczny. Drugą ciekawostką jest klapa nawigacyjna, talerzowa o konstrukcji metalowo-drewnianej z oryginalnym rozwiązaniem prowadzenia talerza. Warto też wspomnieć, że sieć wykonano z linek stylonowych. Dzięki temu jest ona lekka i nie hygroskopijna, czyli wodoodporna. Do balonu wykonano 2 kosze, jeden sześcio, a drugi czterosobowy. Cały balon został wykonany z produktów krajowych. Jego konstruktorem jest pracownik Instytutu Lotnictwa, magister-inżynier Stanisław Mosica.

— Słyszeliśmy także o „narodzinach" następnych balonów...

— A, tak. Już wkrótce nastąpi start balonu „Syrena II" o pojemności 1 200 metrów sześciennych. Poza nim, chcemy wybudować jeszcze dwa balony po 2 200 m³ i jeden o pojemności 600 m³. Ten najmniejszy będzie służył do laszowania pilotów do samodzielnych lotów. Mamy bowiem zamiar szkolić pilotów balonowych. Zwiększa się zainteresowanie tym sportem. Ostatnio Aerokluby: Podkarpacki i Pomorski wystąpiły z inicjatywą zorganizowania sekcji balonowych. Poznań tę sekcję już ma, Warszawa także. Żywimy zatem nadzieję, że będziemy mogli w przyszłym roku zorganizować krajowe zawody balonowe. Myślimy też o wznowieniu zawodów międzynarodowych, ale ta sprawa nie będzie łatwa do rozwiązania.

— Zasadnicze trudności są już jednak pokonane i wobec tego należy się liczyć, że baloniarstwo dotychczas zapomniane, bardzo się wkrótce ożywi.

— Mamy jednak jeszcze sporo kłopotów. Najpoważniejszym z nich jest brak pilotów balonowych. Przy każdym starcie dobiera się załogę w sposób przypadkowy. Oprócz pilota, którym jest najczęściej któryś z nas starszych leci niewyszkolona załoga. Druga rzecz to, uzależnienie startów od pogody. Mamy już jednak wyniki konkursu ogłoszonego w „Skrzydlatej" na projekt wiatrochronu. Jeden z tych projektów wyróżnia się oryginalnością i zostanie zatwierdzony. Powiadomimy o tym niedługo redakcję. Mamy też kłopoty z wyszkoleniem odpowiedniego wykonawcy powłoki. Nasze wytwórnie mają zbyt małe doświadczenie w tej dziedzinie. Nie załamujemy jednak rąk. Mimo, że nie jesteśmy już młodzi mamy dużo entuzjazmu. Uważamy, że sport balonowy jest najlepszą formą zdobywania młodych dla lotnictwa. Kształtuje on hart i wyrabia męskość a jest przy tym bardzo romantyczny. Dlatego wierzymy, że zdobędziemy zwolenników tego sportu wśród młodych.

Rozmawiał: **J. Staroń**

Na zdjęciu: Balon „Poznań" i jego konstruktor — mgr inż. Stanisław Mosica, na chwilę przed pierwszym startem.

SPOTKANIE Z PPŁK. SKALSKIM

Dnia 4 czerwca br. Aeroklub Kielecki zorganizował spotkanie społeczeństwa miasta Kielc i młodzieży z ppłk. Stanisławem Skalskim.

Licznie zgromadzona publiczność owacyjnie witała ppłk. Skalskiego. Harcerze z drużyny lotniczej wręczyli wiązanki kwiatów. Następnie ppłk. Skalski bardzo ciekawie opowiedział zebranym o udziale lotnictwa polskiego w kraju i poza jego granicami w czasie drugiej wojny światowej, nawiązując jednocześnie do swoich przeżyć.

JÓZEF PAŃTAK

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY ● WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE.

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 40061-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.). Red. nacz. 42410.

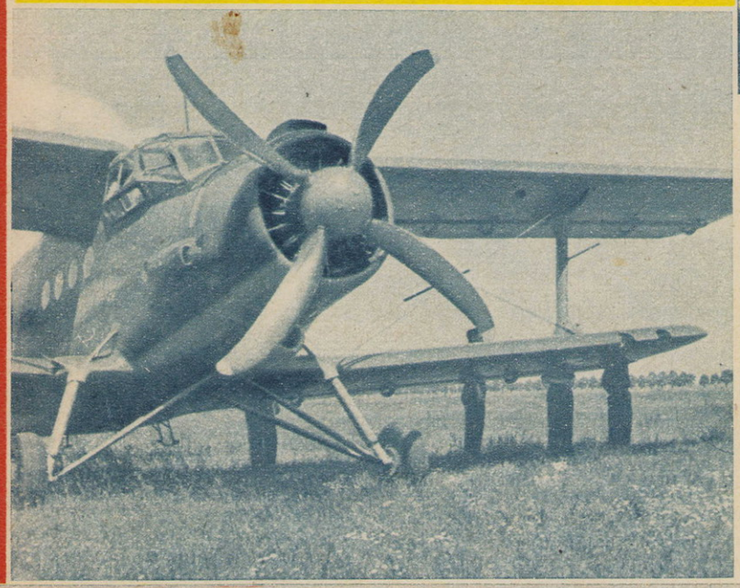
Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 26 CZERWCA 1958 R. NAKŁAD 30 000 EGZ. Zam. 3884/C A-34

SZYBOWCEM PO LESZNIE

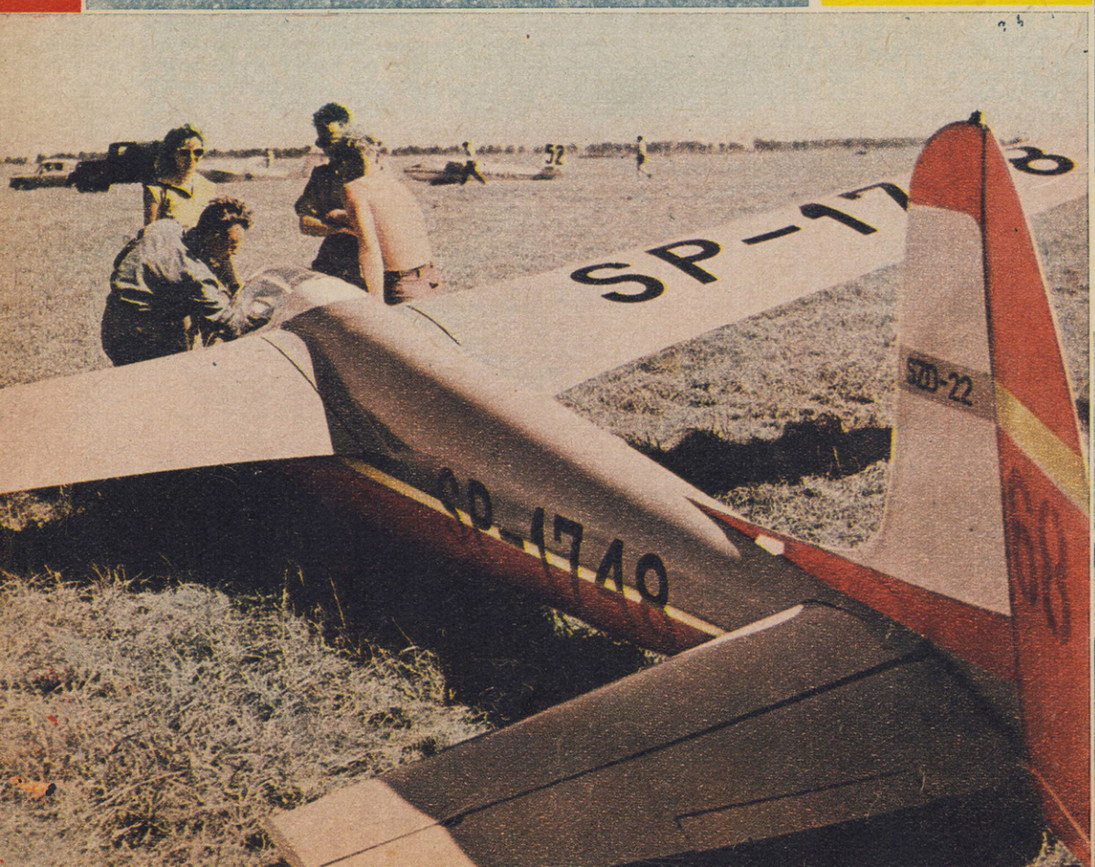
Pilot radziecki Michaił Zwieriew studiuje na mapie wraz ze swym pomocnikiem trasę przelotu docelowo-powrotnego Leszno — Jelenia Góra — Leszno. Zwieriew lata na „Jaskółce-Z". Niżej: Samolot An-2, wśród wielu innych maszyn, zjawił się również na gościnnym lotnisku w Lesznie.



Wyżej: Członkowie ekipy angielskiej w czasie jednego z nieprzewidzianych programem oficjalnym zajęć — udzielania autografów młodym entuzjastom lotnictwa.

●

Niżej: Jerzy Wojnar, reprezentujący Polskę — obok Adama Witka — w klasie „standart", lata na „Musze - Standart" numer konkursowy 68.

Daniel Barbera (Francja) i jego pomocnik w ten sposób zabezpieczyli się na starcie przed działaniem promieni słonecznych.

Na parę chwil przed startem do lotu po trasie trójkątnej 100 km. Poznajecie? To Jurek Wojnar.
Foto: B. Koszewski (6)